



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-185-18

Druk nr 3118
Warszawa, 31 grudnia 2018 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o żegludze
śródlądowej.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem

(-) Mateusz Morawiecki

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku do tytułu ustawy:

a) uchyla się pkt 3,

b) w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).”;

2) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. 1. Przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z uwzględnieniem ust. 2.

2. Przepisy ustawy dotyczące unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się także do statków morskich spełniających warunki, o których mowa w art. 30 ust. 1 pkt 1–5, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem statków:

1) posiadających świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177, z 2005 r. poz. 1016, z 2008 r. poz. 1173 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321) i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173), zwaną dalej „konwencją SOLAS”, lub równoważne świadectwo, świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372), zwaną dalej „konwencją o liniach ładunkowych”, lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z 2016 r. poz. 1979 oraz z 2017 r. poz. 1449) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowanym przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679), zwaną dalej „konwencją MARPOL”;

- 2) nieobjętych konwencją SOLAS, konwencją o liniach ładunkowych lub konwencją MARPOL:
 - a) w przypadku statków morskich – posiadających świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,
 - b) w przypadku statków pasażerskich – posiadających certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.²⁾), lub

²⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 141 z 28.05.2016, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40.

- c) w przypadku statków używanych do uprawiania sportu lub rekreacji – posiadających świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.”;
- 3) w art. 5 w ust. 1:
- a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:
- „10) dokument bezpieczeństwa statku – unijne świadectwo zdolności żeglugowej, tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej;”;
- b) w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu:
- „14) tradycyjna jednostka pływająca – statek lub replika statku, wykorzystywanego w szczególności do celów pokazowych, którego wiek, charakterystyka techniczna, konstrukcja lub unikalność ma znaczenie dla zachowania zasad tradycyjnego żeglarstwa lub tradycyjnych technik żeglugi śródlądowej lub ma istotne znaczenie dla danego okresu historycznego;
- 15) replika tradycyjnej jednostki pływającej – statek zbudowany w większości z materiałów oryginalnych dla tradycyjnej jednostki pływającej z zastosowaniem sposobu konstrukcji zgodnego z planami lub wzorami dla tradycyjnej jednostki pływającej.”;
- 4) w art. 6 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:
- „1b. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej pełni funkcję organu kontroli nad instytucjami klasyfikacyjnymi w zakresie przestrzegania przepisów ustawy.”;
- 5) w art. 9 w ust. 2 pkt 12 otrzymuje brzmienie:
- „12) przekazywanie do Europejskiej bazy danych statków, zwanej dalej „Bazą EHDB”, prowadzonej przez Komisję Europejską, zgodnie z art. 19 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118, z późn. zm.³⁾), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, określonych danych o statkach podlegających obowiązkowi posiadania unijnego

³⁾ Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15.

świadczenia zdolności żeglugowej oraz o dokumentach dotyczących tych statków, oraz przekazywania danych z tej bazy.”;

6) w art. 10a:

a) w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy statków oraz ich siłowni w zakresie żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawniający do kierowania statkiem, który podlega inspekcji, oraz – na potrzeby przeprowadzania inspekcji tradycyjnych jednostek pływających – eksperta do spraw żeglugi tradycyjnej.”,

b) dodaje się ust. 3–6 w brzmieniu:

„3. Powołani w skład komisji inspekcyjnej przewodniczący i eksperci wykonują swoje obowiązki bezstronnie.

4. Przed objęciem obowiązków przewodniczącego lub eksperta komisji inspekcyjnej osoba powołana do pełnienia tej funkcji składa do organu inspekcyjnego pisemne oświadczenie o zobowiązaniu się do wykonywania swoich obowiązków bezstronnie.

5. Z obowiązku złożenia oświadczenia zwolnieni są członkowie korpusu służby cywilnej zatrudnieni w urzędzie żeglugi śródlądowej.

6. W ramach realizacji swoich zadań komisja inspekcyjna może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wymagane uprawnienia zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi, w tym uwzględniać przedstawiane ekspertyzy w ramach prowadzonych czynności inspekcyjnych.”;

7) w art. 11a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W bazie danych statków gromadzi się informacje uzyskane z Bazy EHDB oraz informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uzyskane w ramach wykonywanych przez nich zadań, w tym dotyczące:

- 1) wydawania dokumentów statków oraz przeprowadzania inspekcji tych statków;
- 2) danych osobowych, pozyskiwanych w związku z ubieganiem się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37;

- 3) wypadków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych;
 - 4) aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych.”,
- b) uchyla się ust. 2,
- c) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazywać informacje gromadzone w bazie danych statków, z zastrzeżeniem art. 34ab ust. 3–6, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej po otrzymaniu od nich pisemnego zobowiązania zawierającego deklarację o:”;
- 8) po art. 21 dodaje się art. 21a w brzmieniu:
„Art. 21a. Na statku, o którym mowa w art. 30, umieszcza się, w widocznym miejscu, w sposób umożliwiający jego identyfikację, jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).”;
- 9) art. 22 otrzymuje brzmienie:
„Art. 22. 1. Statek wykreśla się z rejestru:
1) na wniosek armatora;
2) z urzędu, jeżeli utracił cechy urządzenia pływającego, w tym w przypadku gdy został zezłomowany;
3) w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego, powodującej zmianę organu rejestrowego.
2. W przypadku zezłomowania statku armator tego statku, w terminie 14 dni od dnia zezłomowania statku, jest obowiązany zawiadomić o tym:
1) właściwy organ rejestrowy oraz
2) dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, w przypadku gdy nie jest on organem rejestrowym dla danego statku, a statek uzyskał jeden z dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 1 pkt 1 lub 2
– przedstawiając dokument potwierdzający zezłomowanie statku.”;
- 10) użyty w art. 28 w ust. 1 w pkt 1, w art. 29 w ust. 1, 3 i 4, w art. 32 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 5, w art. 33 w ust. 1 i 2, w art. 34b w ust. 1 oraz w art. 34g w ust. 2, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyraz „wspólnotowe” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazem „unijne”;

11) w art. 28:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej,”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora:

1) wydaje dokument bezpieczeństwa – dla statku, który nie posiada dokumentu bezpieczeństwa;

2) odnawia dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 albo 2 – dla statku posiadającego ten dokument bezpieczeństwa, którego termin ważności upłynął;

3) przedłuża termin ważności dokumentu bezpieczeństwa dla statku posiadającego:

a) ważny dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1:

– pkt 1,

– pkt 2 – wyłącznie w przypadku, o którym mowa w art. 34h ust. 6,

b) dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 albo 4, którego termin ważności upłynął.”

c) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej oraz tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;”

d) dodaje się ust. 6–10 w brzmieniu:

„6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się:

1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4,

2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej

– jeżeli zostały wydane dla danego statku.

7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa.

8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez wydanie nowego dokumentu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w szczególności w przypadku gdy

w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej były już wprowadzane zmiany lub z uwagi na zakres wprowadzonych w nim zmian stałoby się ono nieczytelne.

9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy.

10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.”;

12) w art. 29:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku wprowadzenia przez państwo członkowskie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych na określonych drogach wodnych tego państwa, w celu dopuszczenia statku do żeglugi na tych drogach, należy uzyskać:

- 1) dodatkowy wpis do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo
- 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej – w przypadku posiadania ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez wpisu, o którym mowa w pkt 1, lub świadectwa, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W celu uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, w zakresie niezbędnym dla ustalenia, czy spełnia on dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.”;

13) art. 30 i art. 31 otrzymują brzmienie:

„Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla:

- 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,
- 2) statków, których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³,
- 3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2 lub 5, lub przemieszczania takich statków w zestawach sprzężonych,

- 4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów,
 - 5) statków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f
- uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.

2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być wydane na wniosek armatora także dla innego statku niż określony w ust. 1, jeżeli statek ten spełnia wymagania do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określone w ustawie.

Art. 31. Wymogu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej nie stosuje się do promów.”;

14) w art. 32:

- a) w ust. 1 w pkt 4:
 - wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„w przypadku statku nowo zbudowanego, przebudowanego lub wpisanego do rejestru po raz pierwszy, z wyłączeniem statku używanego do uprawiania sportu lub rekreacji, dodatkowo:”;
 - w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:
„5) wyciąg z dokumentu rejestracyjnego – w przypadku statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;
6) decyzję, o której mowa w art. 34b ust. 4 lub 4b, w przypadku gdy została wydana.”;
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Do wniosku o odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć dokumenty, o których mowa w ust. 1, oraz unijne świadectwo zdolności żeglugowej.”;
- c) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2. Podstawę wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej mogą stanowić kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1.
3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania albo odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki określone odpowiednio w ust. 1 i 1a.”;

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Armator jest obowiązany do niezwłocznego złożenia wniosku o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w przypadku wystąpienia zmian w zakresie:

- 1) nazwy statku;
- 2) armatora statku;
- 3) parametrów technicznych statku wskazanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w szczególności wyporności lub nośności statku oraz jego wymiarów;
- 4) rejestracji statku;
- 5) portu macierzystego.”

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej można dokonać także innych zmian na wniosek armatora.”

f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3a lub 4, należy załączyć unijne świadectwo zdolności żeglugowej, dokumenty potwierdzające zaistniałe zmiany oraz uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, o ile zostało wydane.

4b. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 3a, lub danych wpisanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej zgodnie z ust. 4, które podlegają także wpisowi do uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej:

- 1) wydaje nowe uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej – w przypadku gdy statek spełnia dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków, albo
- 2) odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków – w przypadku gdy statek przestał spełniać dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków.”

15) w art. 33:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 5 lat – w przypadku statku pasażerskiego lub statku o napędzie mechanicznym, który może osiągnąć prędkość powyżej 40 km/h;”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej dla statku, który nie posiada jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI), o przynależności polskiej lub przynależności do państwa, w którym nie nadaje się takiego numeru, nadaje temu statkowi jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uszkodzone, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora, wskazując na tym dokumencie, że jest to duplikat.”,

d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza oświadczenie o utracie tego świadectwa.

5. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało uszkodzone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza uszkodzone unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian,
- 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,

4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI)

– kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;

16) po art. 33 dodaje się art. 33a–33c w brzmieniu:

„Art. 33a. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek armatora, wydaje dla statku uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, odnawia to świadectwo lub przedłuża termin jego ważności, w przypadku gdy statek posiada ważne:

- 1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub
- 2) świadectwo, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:

- 1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej, o której mowa w art. 29 ust. 5;
- 2) kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2.

3. Do wniosku o odnowienie albo przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć także uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienia tego świadectwa albo przedłużenia terminu jego ważności, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1 lub gdy statek nie spełnia dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych określonych dla wnioskowanego rejonu pływania.

5. W sprawie o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienie tego świadectwa oraz przedłużenie terminu jego ważności przepis art. 28 ust. 3 dotyczący unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio.

Art. 33b. 1. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się, odnawia lub przedłuża termin jego ważności na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż okres ważności dokumentu, o którym mowa w art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2.

2. Do uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przepisy art. 33 ust. 3–5 stosuje się odpowiednio.

Art. 33c. 1. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej statku cofa się w przypadku:

- 1) utraty ważności dokumentu, o którym mowa w art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) gdy statek nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej statku cofa, w drodze decyzji, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca, w którym znajduje się statek w czasie stwierdzenia wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, zawiadamiając niezwłocznie o tym fakcie organ, który wydał ten dokument.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 2) wzory wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 3) wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;

17) art. 34 otrzymuje brzmienie:

„Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi i aktualizuje rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej zawierający informacje o wydanych, odnowionych i przedłużonych:

- 1) unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;
- 2) tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;
- 3) uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami prawa Unii Europejskiej.”;

18) po art. 34a dodaje się art. 34aa–34ad w brzmieniu:

„Art. 34aa. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby, która uprawdopodobni swój uzasadniony interes, zapewnia dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej realizowany jest przez:

- 1) wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) sporządzenie wyciągu lub uwierzytelnionego odpisu z unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia dostępu do danego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, w przypadku gdy zapewnienie dostępu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej naruszałoby przepisy innych ustaw, w szczególności ograniczających i wyłączających dostęp do informacji.

4. Za sporządzenie wyciągu lub odpisu, o których mowa w ust. 2 pkt 2, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o:

- 1) danych identyfikujących i opisujących statki, w tym jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI);
- 2) wydanych, odnowionych, przedłużonych i cofniętych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz wydanych duplikatach tych dokumentów, wraz ze wskazaniem organu, który dokonał wskazanej czynności – załączając ich odwzorowanie cyfrowe;
- 3) złożonych wnioskach o wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 2, w przypadku pozostawienia bez rozpoznania – załączając tę informację;
- 4) zmianach danych, o których mowa w pkt 1–3.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej po uzyskaniu informacji o zezłomowaniu statku niezwłocznie usuwa jego dane z Bazy EHDB.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przekazania danych, o których mowa w ust. 1, stanowiących dane osobowe, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach w celu:

- 1) stosowania dyrektywy 2016/1629;
- 2) stosowania dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS)

na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152, z późn. zm.⁴⁾);

- 3) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz związaną z nim infrastrukturą;
- 4) utrzymania lub wzmacniania bezpieczeństwa żeglugi;
- 5) gromadzenia danych statystycznych.

4. Przekazywanie danych osobowych następuje na zasadach i warunkach przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁵⁾).

5. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1, nie może naruszać przepisów innych ustaw.

6. Dane osobowe nie mogą być dalej przekazywane, chyba że dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wyrazi na to pisemną zgodę, określając warunki tego przekazania, w szczególności warunki wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 4 i 5.

Art. 34ac. 1. Instytucja klasyfikacyjna, mająca w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego, rozumianego jako podmiot upoważniony do wydawania decyzji w imieniu instytucji klasyfikacyjnej oraz do dokonywania wszelkich czynności, do których jest uprawniona instytucja klasyfikacyjna na podstawie przepisów dotyczących transportu śródlądowego, jeżeli ten podmiot zależny jest uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez statek wymagań, o których mowa w art. 34b ust. 3, może ubiegać się o uznanie przez Komisję Europejską na zasadach określonych w dyrektywie 2016/1629.

2. Instytucja klasyfikacyjna może zostać uznana przez Komisję Europejską, o ile spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada szerokie doświadczenie w ocenie projektów statków żeglugi śródlądowej oraz nadzorze nad ich budową;

⁴⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109.

⁵⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

- 2) posiada kompleksowe akty prawne regulujące kwestie projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczące obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) (Dz. U. z 2017 r. poz. 1719), zwanej dalej „ADN”, które:
 - a) są sporządzone co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim,
 - b) podlegają bieżącej aktualizacji i ulepszaniu na podstawie programów badawczo-rozwojowych oraz
 - c) nie są sprzeczne z przepisami prawa powszechnie obowiązującymi, w tym z umowami międzynarodowymi;
- 3) publikuje corocznie swój rejestr statków;
- 4) jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczania statków;
- 5) jej dochody nie mogą pochodzić od jednego podmiotu;
- 6) posiada dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego;
- 7) eksperci działający na jej odpowiedzialność mają dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego oraz posiadają odpowiednie kwalifikacje zawodowe;
- 8) zatrudnia odpowiednią liczbę pracowników, w szczególności pracowników technicznych, kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, która jest dostosowana do wykonywania przez instytucje klasyfikacyjną zadań oraz możliwości rozwojowych, przy uwzględnieniu liczby i rodzaju statków podlegających ocenie przez tę instytucję;
- 9) dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie członkowskim;
- 10) prowadzi działalność zgodnie z kodeksem etycznym;
- 11) jej kierownictwo i administracja działa w sposób zapewniający poufność informacji określony w przepisach odrębnych;
- 12) jest przygotowana do udzielania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informacji dotyczących prowadzonej działalności związanej z wykonywaniem funkcji instytucji klasyfikacyjnej, spełnienia wymagań,

- o których mowa w ust. 2 i 3, oraz informacji niezbędnych do realizacji funkcji, o której mowa w art. 6 ust. 1b;
- 13) jej zarząd określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości, oraz wykonuje, aktualizuje i zapewnia dostępność i jawność do tej polityki na wszystkich szczeblach swojej struktury organizacyjnej;
 - 14) opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, zapewniający zgodność z normą PN-EN ISO/IEC 17020:2012, uwzględniający zasady certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli oraz posiadający certyfikat, o którym mowa w ust. 3;
 - 15) zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do przepisów Unii Europejskiej oraz do przedstawienia Komisji Europejskiej we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;
 - 16) zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swoich przepisów, o których mowa w pkt 2, przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.

3. Do uzyskania uznania instytucji klasyfikacyjnej, o którym mowa w ust. 1, wymagane jest, aby system jakości posiadał certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, znajdujący się w jednym z państw członkowskich. System jakości zapewnia w szczególności, że:

- 1) akty prawne, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zostały ustanowione, były przestrzegane i systematycznie aktualizowane;
- 2) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona;
- 3) zdefiniowane i udokumentowane zostały zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej;
- 4) całość pracy była wykonywana w kontrolowanych warunkach;
- 5) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną;

- 6) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów;
- 7) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów;
- 8) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;
- 9) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji.

4. Instytucja klasyfikacyjna, o której mowa w ust. 1, ubiegająca się o uznanie przez Komisję Europejską składa za pośrednictwem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do Komisji Europejskiej wnioski o uznanie. Do wniosku należy załączyć informacje i dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 i 3.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie przekazuje wnioski wraz z załącznikami do Komisji Europejskiej.

6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z ust. 1.

Art. 34ad. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską jest obowiązana do niezwłocznego, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia wystąpienia zmiany, zawiadomienia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdej zmianie:

- 1) jej nazwy lub adresu,
 - 2) dotyczącej spełnienia wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3
- załączając dokumenty i informacje potwierdzające zmianę.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje Komisję Europejską o zmianach, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

3. W przypadku powzięcia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej informacji o niespełnianiu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w 34ac ust. 2 lub 3, jest on uprawniony do

przeprowadzenia w tym zakresie kontroli na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629, 1633 i 2212).

4. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli lub w przypadku zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uprawdopodobniono niespełnienie przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje z wnioskiem do Komisji Europejskiej o cofnięcie uznania dla danej instytucji klasyfikacyjnej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przekazuje dokumenty stanowiące podstawę tego wniosku.”;

19) w art. 34b:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, oraz datę rozpoczęcia ich stosowania.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla drogi wodnej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statków wykonujących ograniczoną liczbę rejsów o charakterze lokalnym lub uprawiających żeglugę na obszarach portowych, biorąc pod uwagę charakter drogi wodnej, rodzaj i przeznaczenie statku oraz wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi. Wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi, w uzasadnionych przypadkach, na żądanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, może być ustalony w wyniku inspekcji technicznej statku. Inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora.”,

d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:

„4a. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 4, ma dotyczyć obszaru właściwości dwóch lub więcej dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, właściwy do jej wydania jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na obszarze działania, którego znajduje się największa część obszaru objętego decyzją. W takim przypadku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje decyzję po zasięgnięciu opinii dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, których obszarów działania ma dotyczyć ta decyzja.

4b. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od całości lub niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statku, do uprawiania żeglugi wyłącznie po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile spełnia następujące warunki:

- 1) statek został zwodowany przed dniem 1 stycznia 1950 r.;
- 2) zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ustalony w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku, oraz
- 3) jego nośność nie przekracza 350 ton, a w przypadku statku nieprzeznaczonego do transportu towarów – jego wyporność jest mniejsza niż 100 m³.

4c. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który udzielił odstępstwa, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską.

4d. Armator statku, który uzyskał odstępstwo, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie występuje o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.”,

e) uchyla się ust. 6;

20) po art. 34d dodaje się art. 34da–34dc w brzmieniu:

„Art. 34da. 1. Świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwane dalej „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, wydawane jest dla następującego sprzętu statku, o którym mowa w art. 30:

- 1) radarowego sprzętu nawigacyjnego,
- 2) sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego,
- 3) tachografów,

4) wskaźników skrętu

– który spełnia wymogi załącznika nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej.

2. Świadcstwo sprzętu nawigacyjnego wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie zaświadczenia potwierdzającego pozytywny wynik z inspekcji sprzętu nawigacyjnego przeprowadzonej przez komisję inspekcyjną, albo upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db.

3. Za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego, kierując się koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej.

5. Świadcstwo sprzętu nawigacyjnego traci ważność w przypadku, gdy:

- 1) sprzęt, dla którego zostało wydane to świadectwo, przestał spełniać wymagania określone w załączniku nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, lub
- 2) instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja sprzętu, dla którego zostało wydane to świadectwo, dokonana została przez podmiot inny niż upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db ust. 1.

6. Armator jest zobowiązany do zwrotu świadectwa sprzętu nawigacyjnego, które utraciło ważność, do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni od utraty ważności tego świadectwa.

Art. 34db. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek przedsiębiorcy upoważnia go do instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, w sposób zapewniający spełnienie przez sprzęt statku wymagań określonych w załączniku 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy

2016/1629, oraz do badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w załączniku 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629. Upoważnienie udzielane jest w drodze decyzji.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej upoważnia przedsiębiorcę, który:

- 1) prowadzi działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, oraz w zakresie badania instalacji i działania tego sprzętu;
- 2) prowadzi działalność, o której mowa w pkt 1, w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629;
- 3) zapewnia, że działalność, o której mowa w pkt 1, będzie wykonywana w sposób bezstronny.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres wnioskowanego upoważnienia oraz załącza do niego dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 2.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, upoważnienia przedsiębiorcy, który nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2.

5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przeprowadzenia kontroli upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 1, w zakresie spełniania przez niego wymagań, o których mowa w ust. 2, na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca przestał spełniać wymagania określone w ust. 2.

7. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdym przedsiębiorcy, który uzyskał lub któremu cofnięto upoważnienie.

8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz upoważnionych przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.

9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską oraz inne właściwe organy państw członkowskich o organach właściwych do upoważniania przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.

Art. 34dc. 1. Upoważniony przedsiębiorca, po przeprowadzeniu przez niego badania, o którym mowa w art. 34db ust. 1, i ustaleniu, że sprzęt spełnia wymagania określone w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, wydaje, na wniosek armatora, świadectwo sprzętu nawigacyjnego.

2. Opłata za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego stanowi przychód upoważnionego przedsiębiorcy, który wydał to świadectwo.”;

21) w art. 34e:

a) w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wstępnej – przed wydaniem lub odnowieniem dokumentu bezpieczeństwa statku,”

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Inspekcję techniczną statku przeprowadza się także w innych przypadkach na wniosek armatora.”;

22) w art. 34g ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest obowiązany poinformować organ państwa członkowskiego, w którym wydano lub odnowiono unijne świadectwo zdolności żeglugowej danego statku, o wydaniu nowego świadectwa, odnowieniu lub przedłużeniu dotychczasowego świadectwa lub o dokonanych zmianach w dotychczasowym świadectwie dla tego statku, w terminie 30 dni od dnia wydania nowego świadectwa, odnowienia lub przedłużenia dotychczasowego świadectwa lub dokonania zmian w dotychczasowym świadectwie.”;

23) art. 34h otrzymuje brzmienie:

„Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy:

- 1) statek, za zgodą dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, ma odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) dla tego statku armator złożył wniosek o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – przed wydaniem tego duplikatu;

- 3) dla tego statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmówił wydania, odnowienia lub cofnął unijne świadectwo zdolności żeglugowej, a jego armator odwołał się od jednej z tych decyzji i postępowanie w tej sprawie nie jest zakończone;
- 4) uzyskano dokument, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, oraz złożono wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – do czasu rozpatrzenia tego wniosku;
- 5) statek nie spełnia niektórych warunków wymaganych dla wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 6) statek na skutek uszkodzenia nie jest zgodny z danymi zawartymi w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej;
- 7) dla tego statku przyznano odstępstwa od wymagań technicznych zgodnie z art. 25 ust. 1 lub art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 – przed wydaniem odpowiednich aktów wykonawczych przez Komisję Europejską.

2. Do wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową, a także w przypadku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1 – zgodę dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej na odbycie podróży do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) pkt 2 – dokument potwierdzający złożenie wniosku o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający duplikat unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) pkt 3 – kopię decyzji o cofnięciu lub odmowie wydania, odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz dokument potwierdzający złożenie odwołania od tej decyzji, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający tę decyzję;
- 4) pkt 4 – kopię zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji technicznej.

3. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa się warunki uprawiania żeglugi, w tym wymagania bezpieczeństwa dla statku, niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, biorąc pod uwagę rodzaj, przeznaczenie statku oraz przesłankę wydania tego dokumentu, o której mowa w ust. 1 pkt 1–7.

4. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, wydanym na podstawie ust. 1 pkt 1, 5 albo 6, określa się także miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży.

5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1, 5 i 6 – na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu;
- 2) pkt 2 i 4 – na okres nie dłuższy niż 2 miesiące;
- 3) pkt 3 – na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy;
- 4) pkt 7 – na okres 6 miesięcy.

6. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane na podstawie ust. 1 pkt 7, przedłuża się do czasu wydania przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 1 albo art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 aktu wykonawczego albo zakończenia postępowania w sprawie wydania takiego aktu, każdorazowo na okres 6 miesięcy.

7. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej następuje przez wydanie nowego dokumentu tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. Do tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio art. 33 ust. 3–5.

9. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej możliwe jest w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7.

10. Do wniosku o przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową.

11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.”;

24) w art. 34i ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statku przeznaczony do przewozu ładunków o nośności nie mniejszej niż 15 t, używanego do przewozu ponad 12 pasażerów, oraz holowników lub pchaczy – innych niż określone w art. 30 ust. 1.

2. Dla statku innego niż wymieniony w ust. 1 i art. 30 ust. 1 wydaje się uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej.”;

25) art. 34o otrzymuje brzmienie:

„Art. 34o. 1. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa statku, dokonanie w nim zmian, za wydanie duplikatu, a także za wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 34m, pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

2. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz za wydanie duplikatu tego świadectwa pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.”;

26) w art. 41 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone statkami żeglugi śródlądowej w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu żeglugowego i wykluczający zanieczyszczenie lub skażenie środowiska, zgodnie z wymaganiami ADN.”;

27) w art. 63a uchyla się ust. 2–4;

28) po art. 63a dodaje się art. 63aa i art. 63ab w brzmieniu:

„Art. 63aa. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 2, oraz wykonuje zadania uznanej instytucji klasyfikacyjnej nie spełniając wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

2. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 5000 zł.

3. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która uniemożliwia lub utrudnia rozpoczęcie lub przeprowadzenie kontroli na podstawie art. 34ad ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 30 000 zł.

Art. 63ab. 1. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz art. 32 ust. 3a pkt 1, 2, 4 i 5, podlega karze pieniężnej w wysokości do 500 zł.

2. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 32 ust. 3a pkt 3, podlega karze pieniężnej do 5000 zł.”;

29) art. 63b otrzymuje brzmienie:

„Art. 63b. 1. Kary pieniężne, w drodze decyzji, wymierza dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Kara pieniężna wraz z odsetkami za zwłokę podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

4. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”;

30) w art. 70:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3, 3a, art. 26a ust. 1, art. 34d ust. 1 oraz art. 37a ust. 9 i 10, pobierają organy administracji żeglugi śródlądowej.”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Opłaty za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego, o którym mowa w art. 34dc ust. 1, pobiera przedsiębiorca, który wydał świadectwo sprzętu nawigacyjnego.”;

31) w załączniku do ustawy w części V:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„V Bezpieczeństwo statku”,

b) pkt 10–14 otrzymują brzmienie:

„10 Za unijne świadectwo zdolności żeglugowej 150 zł

11 Za tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej 100 zł

12 Za uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej 50 zł

13 Za przedłużenie albo odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej
50 zł

14 Za przedłużenie albo odnowienie uzupełniającego unijnego świadectwa
zdolności żeglugowej 50 zł”,

c) dodaje się pkt 15–21 w brzmieniu:

„15 Za przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej
50 zł

16 Za dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej 25 zł

17 Za duplikat unijnego świadectwa zdolności żeglugowej 50 zł

18 Za duplikat uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej 25 zł

19 Za duplikat tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej 25 zł

20 Za wyciąg lub odpis unijnego świadectwa zdolności żeglugowej 15 zł

21 Za świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej 50 zł”.

Art. 2. 1. Osoba dotychczas pełniąca funkcję przewodniczącego lub eksperta komisji inspekcyjnej, która jest zobowiązana do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 10a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, składa je niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 1, organ inspekcyjny, który powołał daną osobę do pełnienia funkcji przewodniczącego lub eksperta komisji inspekcyjnej, odwołuje ją z pełnienia tej funkcji.

Art. 3. 1. Baza informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, prowadzona zgodnie z art. 11a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, staje się bazą informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, o której mowa w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Informacje wprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych zachowują ważność.

3. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie art. 11a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. 1. Postępowania w sprawie wydania lub przedłużenia wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej albo wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, z wyjątkiem postępowań prowadzonych na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, stają się postępowaniami w sprawie o wydanie odpowiednio unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. W przypadku gdy w postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, strona przedłożyła zaświadczenie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1,

potwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy zwraca stronie to zaświadczenie oraz wzywa ją do przedłożenia zaświadczenia, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzającego zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w art. 34b ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. W postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, zamiast zaświadczenia, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzającego zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w art. 34b ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, można przedłożyć, w okresie jego ważności, zaświadczenie, które zostało zatwierdzone przez organ inspekcyjny zgodnie z art. 5 ust. 2 niniejszej ustawy.

Art. 5. 1. Zaświadczenie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stanowi, w okresie jego ważności, potwierdzenie spełnienia przez statek wymagań technicznych, o których mowa w art. 34b ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, niezbędnych do uzyskania odpowiednio unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, pod warunkiem zatwierdzenia zgodnie z ust. 2.

2. Organ inspekcyjny, na wniosek armatora, zatwierdza, w formie adnotacji, w okresie jego ważności, zaświadczenie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, jeżeli statek spełnia wymagania techniczne, o których mowa w art. 34b ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Do wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zamiast dokumentu, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, można załączyć zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1.

4. Zaświadczenie, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1,

w brzmieniu dotychczasowym, w okresie jego ważności, może stanowić podstawę dla organu inspekcyjnego do odstąpienia od przeprowadzania inspekcji technicznej w części, jeżeli z tego zaświadczenia wynika, że statek spełnia częściowo wymagania techniczne, o których mowa w art. 34b ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

5. W celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej do wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej statku załącza się także zaświadczenie, o którym mowa w ust. 4, jeżeli zostało wydane.

Art. 6. Obowiązek, o którym mowa w art. 32 ust. 3a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do zmian zaistniałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, armator powinien wykonać w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. 1. Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej oraz wspólnotowe tymczasowe świadectwa zdolności żeglugowej zachowują ważność do czasu upływu terminu, na jaki zostały wydane.

2. Do wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej w okresie ich ważności stosuje się przepisy dotyczące odpowiednio unijnych świadectw zdolności żeglugowej albo tymczasowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej.

3. Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej oraz wspólnotowe tymczasowe świadectwa zdolności żeglugowej nie mogą być przedłużane ani odnawiane, z wyjątkiem sytuacji, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 8. Rejestr wydanych wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 34 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, staje się rejestrem unijnych świadectw zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 34 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 9. Instytucje klasyfikacyjne uznane przez Komisję Europejską zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającą dyrektywę Rady 82/714/EWG

(Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.⁶⁾) są instytucjami klasyfikacyjnymi uznanymi przez Komisję Europejską zgodnie z art. 34ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 10. 1. Statek, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który nie był dotychczas objęty zakresem stosowania dyrektywy 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 301 z 28.10.1982, str. 1, z późn. zm.⁷⁾, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 143), może uzyskać unijne świadectwo zdolności żeglugowej pomimo niezgodności z wymaganiami technicznymi, o których mowa w art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, o ile:

- 1) te niezgodności nie stanowią oczywistego zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi oraz
- 2) statek ten był poddany inspekcji technicznej od dnia 30 grudnia 2006 r. do dnia 30 grudnia 2018 r.

2. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wydanym na podstawie ust. 1 odnotowuje się każdą niezgodność, o której mowa w ust. 1.

3. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej, wydane na podstawie ust. 1, uprawnia do uprawiania żeglugi przez dany statek wraz ze stwierdzonymi niezgodnościami, które zostały odnotowane w tym świadectwie, do czasu ich usunięcia, w szczególności przez wymianę niezgodnych części lub obszarów statku lub ich odpowiednie przerobienie, i odnotowania tego faktu w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

4. Wymiana części na identyczne lub o równoważnej technologii i wzorze dokonywana w ramach napraw i konserwacji nie stanowi usunięcia niezgodności, o którym mowa w ust. 3.

5. Za oczywiste zagrożenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, uznaje się w szczególności naruszenie wymagań dotyczących stabilności konstrukcji statku, zdolności żeglugowej, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danego statku, zgodnie z minimalnymi wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określonymi w załączniku II dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej

⁶⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261, Dz. Urz. UE L 166 z 27.06.2008, str. 31, Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008, str. 5, Dz. Urz. UE L 260 z 30.09.2008, str. 13, Dz. Urz. UE L 32 z 31.01.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 109 z 30.04.2009, str. 14, Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2013, str. 1 i 49, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356 oraz Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41.

⁷⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 23.09.2003, str. 33 oraz Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 344.

wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118, z późn. zm.⁸⁾), chyba że jest dopuszczone w ramach odstępstw określonych w tych wymaganiach.

Art. 11. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzonych na podstawie art. 34b ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 12. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

⁸⁾ Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15.

UZASADNIENIE

Niniejsza ustawa stanowi implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”. Przedmiotowa dyrektywa ustanawia wymagania techniczne niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa statków uprawiających żeglugę po drogach wodnych oraz klasyfikację tych śródlądowych dróg wodnych. W celu implementacji dyrektywy 2016/1629 konieczna jest zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o żegludze”, niektórych rozporządzeń wydanych na podstawie tej ustawy.

Niniejsza ustawa, wdrażająca dyrektywę 2016/1629, wprowadza nowe rozwiązania, m.in. w zakresie:

- 1) nałożenia obowiązku na ekspertów i przewodniczących technicznych komisji inspekcyjnych składania oświadczeń o wykonywaniu swojej działalności w sposób bezstronny;
- 2) możliwości uzyskania przez armatora, prowadzącego działalność w Polsce, nowego dokumentu – tj. uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – uprawniającego do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych Unii Europejskiej, w których wprowadzono dodatkowe wymagania techniczne dla statków;
- 3) ustalenia nowych wymagań i procedur dotyczących uznawania instytucji klasyfikacyjnych;
- 4) wprowadzenia możliwości odnawiania dokumentów bezpieczeństwa;
- 5) nałożenia na armatorów nowego obowiązku – informowania właściwych organów o zmianach danych, które są uwzględniane w unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, realizowaną przez występowanie z wnioskiem o zmianę tych dokumentów;
- 6) wprowadzenia sankcji za naruszenie przepisów implementujących przepisy dyrektywy 2016/1629;
- 7) stworzenia możliwości upoważniania przedsiębiorców do instalacji, naprawy, konserwacji wymiany sprzętu nawigacyjnego w celu wydawania świadectw

dotyczących radarowego sprzętu nawigacyjnego lub wskaźników skrętu statków i jego badania;

- 8) nałożenia na armatorów obowiązków informacyjnych w przypadku zezłomowania statku;
- 9) przyznania osobom zainteresowanym uprawnienia do wglądu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Niniejsza ustawa dokonuje także zmian dotychczasowych rozwiązań, m.in. w zakresie:

- 1) objęcia zakresem ustawy w zakresie obowiązku uzyskiwania unijnych świadectw zdolności żeglugowej także przez armatorów określonych kategorii statków morskich oraz statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;
- 2) zastąpienia wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej przez odpowiednio unijne świadectwa zdolności żeglugowej oraz tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) doprecyzowania wymagań i trybu uzyskiwania odstępstw od wymagań technicznych dla statków uprawiających żeglugę o charakterze lokalnym lub wyłącznie na terytorium Polski;
- 4) uszczegółowienia i zmodyfikowania procedury postępowania w zakresie uzyskiwania duplikatu dokumentu bezpieczeństwa dla statku w przypadku utraty lub zniszczenia takiego dokumentu;
- 5) doprecyzowania przepisów dotyczących zamieszczania i udostępniania danych w Europejskiej bazie danych o statkach.

Szczegółowe omówienie zmian przewidzianych w niniejszej ustawie

W **art. 1 pkt 1** niniejszej ustawy (**zmiana w odnośnikach do ustawy o żegludze**) aktualizuje się odnośniki do ustawy o żegludze w zakresie uchylenia odesłań do uchylonej dyrektywy 82/714/EW z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 301 z 28.10.1982, str. 1) oraz uwzględnienie implementowanej dyrektywy 2016/1629.

W **art. 1 pkt 2** niniejszej ustawy (**zmiana art. 4 ustawy o żegludze**) przewiduje się rozszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy o żegludze o statki morskie, pływające lub stojące po śródlądowych drogach wodnych w celu objęcia tych statków przepisami

wdrażającymi przepisy dyrektywy 2016/1629, zgodnie z jej postanowieniami. Dotychczasowy zakres przedmiotowy ustawy o żegludze nie obejmował statków morskich, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych, gdyż kwestie statków morskich, co do zasady, reguluje ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66, z późn. zm.). Jednak z uwagi na fakt, iż również statki morskie w określonych przypadkach podlegają pod przepisy dyrektywy 2016/1629, w szczególności w zakresie wymagań technicznych dla statków oraz wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej w przypadku uprawiania żeglugi śródlądowej, zasadne było rozszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy o żegludze zamiast wprowadzania zmian w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Powyższe rozwiązanie ma na celu zapewnienie prawidłowej implementacji **art. 2 ust. 2 lit. c. dyrektywy 2016/1629**.

W **art. 1 pkt 3 lit. a, pkt 10, pkt 11 lit. a** niniejszej ustawy przewiduje się, że we wszystkich przepisach ustawy o żegludze, w których występuje termin „wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej”, zastąpi się to pojęcie przez określenie „unijne świadectwo zdolności żeglugowej”. Zastępuje się zwrot „wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej” zwrotem „tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej”. Przedstawione rozwiązanie wynika ze zmian terminologii, wprowadzonych w tym zakresie przez dyrektywę 2016/1629, i zastąpienia ww. dokumentów przez wymienione.

W **art. 1 pkt 4** niniejszej ustawy (**dodanie ust. 1b w art. 6 ustawy o żegludze**) zakłada się przyznanie uprawnień kontrolnych ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej, który będzie w ramach struktury organów administracji żeglugi śródlądowej pełnił funkcję organu kontroli nad instytucjami klasyfikacyjnymi w zakresie przestrzegania przepisów ustawy o żegludze. Z uwagi na fakt, że na terenie Polski obecnie funkcjonuje niewiele instytucji klasyfikacyjnych, które ze względu na swoją działalność mogą podlegać pod przepisy ustawy o żegludze, właściwe jest wyznaczenie jako organu kontroli nad tymi podmiotami jednego centralnego organu – ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Wprowadzenie kontroli w tym zakresie na szczeblu centralnym ma na celu także ułatwienie wykonywania innych nowych obowiązków przypisanych do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, wynikających z dyrektywy, związanych z wykazem takich instytucji klasyfikacyjnych (należy utworzyć, wprowadzać zmiany oraz ogłaszać wykaz takich

instytucji i przekazywać go do Komisji Europejskiej). Skupienie tych wszystkich kompetencji w ramach uprawnień ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej zapewni sprawne i prawidłowe ich wykonywanie.

W art. 1 pkt 5 (w zakresie zmiany pkt 12 w art. 9 ust. 2 ustawy o żegludze) oraz art. 1 pkt 18 niniejszej ustawy (w zakresie dodania art. 34ab ustawy o żegludze), mających na celu implementację art. 19 dyrektywy 2016/1629, zakłada się uszczegółowienie i usystematyzowanie uregulowań w zakresie dotychczas funkcjonującego elektronicznego rejestru informacji o statku prowadzonego przez Komisję Europejską, przekształconego w Europejską bazę danych o statkach, zwanej dalej „EHDB”.

W związku z zastąpieniem elektronicznego rejestru informacji o statku przez EHDB w art. 9 ust. 2 pkt 12 ustawy o żegludze zastąpiono obowiązek dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej dotyczący prowadzenia dotychczasowego rejestru przez obowiązek dotyczący EHDB. Szczegółowe określenie zakresu danych przekazywanych do EHDB uregulowano w art. 34ab ustawy o żegludze, ze względu na rozszerzenie zakresu takich danych.

Szczegółowe kwestie dotyczące EHDB uregulowano w art. 34ab ustawy o żegludze. Wskazano w nim formę oraz termin przekazywania danych do EHDB (przedstawione przepisy przeniesiono z art. 9 ust. 2 pkt 12 ustawy o żegludze). W tym przepisie, zgodnie z art. 19 dyrektywy 2016/1629, szczegółowo wymieniono informacje przekazywane do EHDB. Należy wskazać, że w ww. przepisie dyrektywy przewidziano, że do EHDB wprowadza się informacje o wymienionych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej. Jednak z uwagi na fakt, że „wymiana” ww. dokumentów następuje przez wydanie nowych dokumentów albo wydanie duplikatów dokumentów, implementacja ww. przepisu nastąpiła przez wskazanie, że do EHDB wprowadza się informacje o wydanych dokumentach oraz ich duplikatach.

W celu implementacji ust. 4 w art. 19 dyrektywy 2016/1629, określono cele przekazywania danych wprowadzanych do bazy w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach. Uwzględniając ograniczenia i zakazy w zakresie przekazywania informacji, wynikające z polskich i unijnych regulacji, wprowadzono także ograniczenia w zakresie przekazywania informacji wprowadzonych do EHDB.

Uregulowano także kwestie i warunki dalszego przekazywania danych wprowadzonych do EHDB, zgodnie z przepisami dyrektywy 2016/1629, przez państwo trzecie lub organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, w tym wprowadzono wymóg uzyskania pisemnej zgody.

W art. 1 pkt 3 lit. b oraz art. 1 pkt 6 lit. a niniejszej ustawy (**zmiana w art. 10a ust. 2 ustawy o żegludze**) zakłada się implementację załącznika V art. 2.01 ust. 2 dyrektywy 2016/1629 (uwzględniającą zmiany wprowadzone dyrektywą delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)). Przedmiotowy przepis dyrektywy 2016/1629 wprowadza obowiązek powoływania do składu komisji technicznej dodatkowo jednego eksperta ds. żeglugi tradycyjnej na potrzeby inspekcji tradycyjnych jednostek pływających. Z uwagi na fakt, że w polskim systemie prawnym nie występowało pojęcie „tradycyjnych jednostek pływających”, które mają podlegać inspekcji, w przepisach określających słowniczek pojęć na potrzeby ustawy dodano w tym celu dwie definicje „tradycyjnej jednostki pływającej” oraz „repliki tradycyjnej jednostki pływającej” (rodzaju jednostki wchodzącego w skład katalogu tradycyjnych jednostek pływających). Wprowadzenie tych definicji jest niezbędne dla precyzyjnego określenia katalogu przypadków, w których można przeprowadzić inspekcję, w której będzie brał udział ekspert od ww. kategorii jednostek pływających.

W art. 1 pkt 6 lit. b oraz art. 2 niniejszej ustawy (**zmiana w art. 10a ust. 3–6 ustawy o żegludze**) zakłada się implementację **art. 2.01 ust. 3 zdanie drugie i ust. 4** załącznika V do dyrektywy 2016/1629, który przewiduje że eksperci oraz przewodniczący komisji inspekcyjnych są bezstronni oraz składają oświadczenie o zobowiązaniu się do wykonywania swoich obowiązków bezstronnie. Z obowiązku złożenia oświadczenia zwolnieni zostali członkowie korpusu służby cywilnej zatrudnieni w urzędzie żeglugi śródlądowej, co wynika z przepisów dyrektywy 2016/1629. Dotychczas wskazane osoby nie miały takiego obowiązku. Przedmiotowe oświadczenia będą składane do organu inspekcyjnego, który powołuje i odwołuje tych ekspertów i w konsekwencji posiada odpowiednie uprawnienia nadzorcze pozwalające zapewnić bezstronność osób wchodzących w skład komisji inspekcyjnych. W celu umożliwienia kontynuowania pracy osobom dotychczas zatrudnionym na

ww. stanowiskach przewidziano w przepisach przejściowych dodatkowy okres – 3 miesiące – na realizację tego obowiązku. W przypadku braku złożenia stosownego oświadczenia przez osoby zatrudnione na ww. stanowiskach, z uwagi na konieczność zapewnienia zgodności z przepisami dyrektywy 2016/1629, takie osoby nie będą mogły kontynuować pracy, a organ inspekcyjny będzie musiał je odwołać.

We wskazanym przepisie przewidziano możliwość korzystania ze wsparcia ekspertów zewnętrznych w celu realizacji swoich zadań przez komisję inspekcyjną. Wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania jest niezbędne, w szczególności w celu weryfikacji wymagań technicznych statków morskich, które w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żegludowej będą podlegały inspekcji technicznej.

W art. 1 pkt 7 i art. 3 niniejszej ustawy (**zmiana art. 11a ustawy o żegludze**), przewidziano zmiany wynikające z wprowadzenia w art. 9 ust. 2 pkt 12 ustawy o żegludze skrótu Bazy EHDB i zastąpienia przez tą bazę dotychczasowego rejestru informacji o statku. Z uwagi na fakt, że te same kwestie regulował ust. 1 i 2 w art. 11a ustawy o żegludze, wprowadzając ww. korekty, połączono te dwa ustępy w jeden, co zapewnia większą czytelność tych przepisów.

Zakłada się także zmianę ust. 4 w art. 11a w celu ustalenia jednego reżimu dla udostępniania określonych danych zawartych zarówno w bazie danych statków oraz w Bazie EHDB. W przyjętym rozwiązaniu wskazano na pierwszeństwo trybu udostępniania tych danych, który został określony w art. 34ab ust. 3–6, w celu zapewnienia prawidłowej implementacji przepisów dyrektywy 2016/1629 (zapewnienia skuteczności przepisów dyrektywy – eliminacji możliwości obchodzenia prawa w zakresie udostępniania danych).

Warto dodać, że zasadne jest pozostawienie odrębnych reżimów udostępniania danych dotyczących statków dla dwóch różnych baz – bazy danych statków i Bazy EHDB, z uwagą na fakt, że udostępnianie danych z każdej z tych baz ma zapewnić realizację innych funkcji.

Z uwagi na zmianę zakresu danych bazy informacji o statkach, w art. 3 w projekcie ustawy wprowadzono przepis przejściowy wskazujący, że dotychczasowa baza danych staje się bazą w rozumieniu przepisów ustawy o żegludze, w brzmieniu znowelizowanym, a wszystkie informacje wprowadzone do tej bazy zachowują ważność. Należy wskazać, że wszystkie dane wprowadzone do przedmiotowej bazy nadal są aktualne, dlatego nie ma potrzeby ich usuwania.

W celu wyjaśnienia wątpliwości dotyczących postępowań dotyczących udostępniania danych z przedmiotowej bazy (z uwagi na zmianę reżimu udostępniania części danych z tej bazy) wskazano, że wszczęte postępowania w tym zakresie mają być prowadzone na zasadach dotychczasowych.

W **art. 1 pkt 8** niniejszej ustawy (**dodanie art. 21a do ustawy o żegludze**), w celu implementacji art. 2.18 ust. 3 załącznika V oraz art. 18 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, wprowadza się jednoznaczny obowiązek umieszczania na statkach, w widocznym miejscu i w sposób umożliwiający ich identyfikację, jednolitych europejskich numerów identyfikacyjnych statków (ENI). Należy wskazać, że dotychczas ten obowiązek był realizowany przez armatorów statków żeglugi śródlądowej z uwagi na wykładnię przepisów rozporządzenia określającego m.in. wzór wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, w którym wskazano miejsce umieszczenia tego elementu na statku. Jednak, mając na celu zapewnienie jednoznacznego wskazania takiego obowiązku oraz sposobu i miejscu umieszczenia tego elementu, co ma zapewnić skuteczną implementację przepisów dyrektywy 2016/1629, zasadne jest dodanie ww. przepisu.

Art. 1 pkt 9 niniejszej ustawy (**zmiana art. 22 ustawy o żegludze**), mający na celu implementację art. 19 ust. 6 dyrektywy 2016/1629, przewiduje, że właściwe organy muszą zapewnić, w sytuacji gdy jednostka zostanie zezłomowana, aby dane dotyczące tej jednostki były usuwane z EHDB. W art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o żegludze wskazuje się jednoznacznie, że zezłomowanie to jedna z sytuacji, w której statek traci cechy urządzenia pływającego. W ust. 2 i 3 w art. 22 ustawy o żegludze nakłada się na armatora obowiązek informowania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o zezłomowaniu jednostki, gdyż obecnie nie ma takiego obowiązku. Uzyskanie przedmiotowych informacji pozwoli dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej usunąć dane o zezłomowanym statku z ww. EHDB, tym samym zapewni skuteczne wykonanie art. 19 ust. 6 dyrektywy 2016/1629.

Warto dodać, że zgodnie z art. 19 ust. 2 ustawy o żegludze, rejestr statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji prowadzi właściwy polski związek sportowy, a nie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Dlatego, w przypadku tej kategorii statku, w celu uzyskania także przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej informacji o zezłomowaniu statku wprowadzono w tym zakresie odpowiednie

regulacje. Wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania pozwoli na bieżąco aktualizować rejestry statków.

W celu umożliwienia weryfikacji przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej zgłoszenia zezłomowania statku nałożono na armatora statku obowiązek przedstawienia dokumentu potwierdzającego fakt zezłomowania statku. Z uwagi na fakt, że armator, przekazując statek do zezłomowania, przestaje być armatorem statku, we wskazanych przepisach nałożono przedmiotowy obowiązek na dotychczasowego armatora statku.

Art. 1 pkt 11 lit. c niniejszej ustawy (**zmiana pkt 1 w art. 28 ust. 4 ustawy o żegludze**) przewiduje implementację art. 9 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, w celu uznawania także wydanych tymczasowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej za dokumenty bezpieczeństwa uprawniające do żeglugi po polskich śródlądowych drogach wodnych.

Art. 1 pkt 11 lit. d niniejszej ustawy (**dodanie ust. 6 w art. 28 ustawy o żegludze**) przewiduje implementację art. 7 dyrektywy 2016/1629, w zakresie wprowadzenia obowiązku posiadania na jednostce pływającej oryginału dokumentu bezpieczeństwa albo odpowiedniego dokumentu dopuszczającego jednostkę pływającą do żeglugi śródlądowej oraz uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli zostały wydane dla statku. Z uwagi na fakt, że przedmiotowy przepis dyrektywy 2016/1629 dotyczy wyłącznie jednostek „pływających”, przewidziano w projekcie ustawy, że ww. obowiązek ma dotyczyć statków wyłącznie w trakcie eksploatacji.

W **art. 1 pkt 11 lit. b i d, pkt 14 lit. b i c oraz pkt 21 lit. a, pkt 22 i 25** niniejszej ustawy (**w art. 28 zmiana ust. 3 i dodanie ust. 7, zmiana art. 34e ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 34g ust. 3 i art. 34o ust. 1 ustawy o żegludze**) wprowadzono przepisy mające na celu implementację art. 6 ust. 3, art. 12 ust. 1, art. 9, art. 14 ust. 2, art. 2.09 ust. 4 do załącznika V dyrektywy 2016/1629.

W **art. 28 ust. 3 (pkt 11 lit. b niniejszej ustawy)** wyraźnie określono, zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2016/1629, na czym polega wydawanie, odnawianie i przedłużanie dokumentów bezpieczeństwa, precyzyjnie wskazuje się także różnicę między tymi czynnościami. Wprowadzono w tym przepisie (implementując art. 9 oraz 12 ust. 1 dyrektywy 2016/1629) możliwość odnawiania określonych dokumentów bezpieczeństwa, uwzględniając w tym zakresie różnice określone w dyrektywie 2016/1629.

Należy wskazać, że dotychczas, co do zasady, odnawianie faktycznie następowało przez wydawanie nowych dokumentów bezpieczeństwa. W związku z powyższym ustalono także w art. 34e ustawy o żegludze śródlądowej, że w przypadku odnowienia (z uwagi na upływ ważności dotychczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej i konieczność przeprowadzenia kompleksowej inspekcji w zakresie wymagań technicznych) wymagane jest przeprowadzenie inspekcji wstępnej.

Przedmiotowe rozwiązanie przyspieszy i uprości procedurę uzyskiwania dokumentu bezpieczeństwa (w przypadku odnawiania nie będzie potrzeby sporządzania nowego dokumentu, gdyż odnowienie będzie polegało na naniesieniu odpowiedniej adnotacji na dokumencie już istniejącym). Z uwagi na wprowadzenie odnowienia, zgodnie z przepisami dyrektywy, powstała także konieczność uwzględnienia odnowienia w innych przepisach ustawy o żegludze. W związku z tym dokonanie przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej odnowienia podlega obowiązkowi informacyjnemu względem innego państwa członkowskiego, w którym wydano lub odnowiono unijne świadectwo zdolności żeglugowej (zmiana w art. 34g ust. 3 ustawy o żegludze). W tym przepisie w celu prawidłowej implementacji dyrektywy 2016/1629 rozszerzono obowiązek informacyjny dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej wobec innych państw członkowskich o konieczność informowania o odnowionych, przedłużonych dotychczasowych świadectwach. Wprowadzono także korekty w zakresie terminu realizacji obowiązku informacyjnego (z miesiąca na 30 dni), co wynika z przepisów dyrektywy 2016/1629.

Należy podkreślić, że odnawianie wprowadzono, zgodnie z dyrektywą 2016/1629, wyłącznie w odniesieniu do unijnych dokumentów bezpieczeństwa statku – tj. unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Z uwagi na fakt, że krajowe dokumenty bezpieczeństwa statku – świadectwo zdolności żeglugowej oraz uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej – były wyłącznie wydawane i przedłużane, nie wprowadzono zmian w tym zakresie, co wykraczałoby poza zmiany niezbędne w celu implementacji dyrektywy 2016/1629.

W **art. 34o ust. 1 ustawy o żegludze** wprowadzono także opłaty z tytułu odnowienia dokumentu bezpieczeństwa, których wysokość będzie taka jak za przedłużenie, z uwagi na fakt, że, co do zasady, nie będzie potrzeby sporządzania nowego dokumentu tak jak w przypadku wydania dokumentu bezpieczeństwa.

W dodanym **ust. 7 w art. 28** wprowadzono odesłanie, w zakresie nieuregulowanym, w przypadku odnawiania dokumentu bezpieczeństwa do przepisów dotyczących wydawania takiego dokumentu, w celu implementacji art. 12 ust. 1 dyrektywy 2016/1629.

W **art. 1 pkt 14 lit. b** niniejszej ustawy (**dodającym ust. 1a w art. 32 ustawy o żegludze**), z uwagi na fakt, że odnowienie następuje przez naniesienie adnotacji na istniejącym dokumencie, wprowadzono obowiązek załączania do wniosku o odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, oprócz dokumentów wymaganych dla wydania tych świadectw, także wydanego dla tego statku unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które już wygasło.

W **art. 1 pkt 14 lit. c** niniejszej ustawy (**zmieniającym ust. 2 i 3 w art. 32**) wprowadzono korektę, w związku ze zmianą ust. 1 w art. 32, przez dodanie przesłanki odmowy odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w przypadku braku unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które ma zostać odnowione. Dodatkowo w ust. 2 przewidziano, że zamiast wszystkich dokumentów wymienionych w ust. 1 armator może przedstawiać kopie tych dokumentów, przy tym zrezygnowano z możliwości przedstawiania wyciągów z tych dokumentów, gdyż w praktyce, co do zasady, za wystarczające należy uznać przedstawianie kopii.

Przez dodanie **ust. 8 w art. 28 ustawy o żegludze** (implementacja art. 2.09 ust. 4 do załącznika V dyrektywy 2016/1629), wprowadzono możliwość przedłużania ważności dokumentu bezpieczeństwa przez wydawanie nowego dokumentu. Przedmiotowe rozwiązanie pozwoli dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej dbać o odpowiedni stan (czytelność) dokumentów bezpieczeństwa, w przypadku występowania licznych zmian w wydanych dokumentach, które mają zostać przedłużone, (wprowadzenie w tym przypadku kolejnych zmian wpłynęłoby negatywnie na czytelność tego dokumentu) lub ze względu na planowane wprowadzenie licznych zmian do tych dokumentów.

Warto dodać, że wskazany przepis nie dotyczy zniszczenia ani uszkodzenia dokumentu bezpieczeństwa (w tej sytuacji wydaje się duplikat) tylko przypadku występowania z wnioskiem o przedłużenie ważności dokumentu bezpieczeństwa i powstania konieczności naniesienia licznych zmian lub kolejnych zmian w przypadku znacznie zmienionego dokumentu.

Przez dodanie **ust. 9 i 10 w art. 28 ustawy o żegludze** (implementacja art. 6 ust. 3, art. 18 ust. 4 oraz art. 20 ust. 3 dyrektywy 2016/1629) nakłada się na ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej obowiązek sporządzenia wykazu organów, i ich adresów, właściwych do wydania unijnych świadectw zdolności żeglugowej, przeprowadzania inspekcji technicznych, nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI). W przypadku polskiej administracji żeglugi śródlądowej ww. organami będą dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej. W tym przepisie nałożono także na ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej obowiązek poinformowania o ww. wykazie Komisję Europejską. Należy wskazać, że ww. wykaz ma wyłącznie charakter informacyjny i od umieszczenia w tym wykazie określonego podmiotu nie będzie uzależniona możliwość realizacji ustawowych kompetencji przez ten podmiot.

W **art. 1 pkt 12 i pkt 25** niniejszej ustawy (**zmiana art. 29 oraz dodanie ust. 2 w art. 34o ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 8 dyrektywy 2016/1629 oraz art. 2.15 załącznika V tej dyrektywy, wprowadzono możliwość uzyskania przez armatora uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, po przeprowadzonej inspekcji, także od dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania pozwoli armatorom uprawiającym żeglugę po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, w których wprowadzono dodatkowe wymagania, uzyskać już w Polsce dokument uprawniający do pływania po tych drogach wodnych. W konsekwencji przedmiotowe rozwiązanie wprowadza ułatwienia dla armatorów prowadzących żeglugę międzynarodową.

Należy wskazać, że państwa członkowskie mogą, zgodnie z art. 23 dyrektywy 2016/1629, na określonych drogach wodnych – znajdujących się na ich terytorium, wprowadzić dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne dla statków. Polski ustawodawca nie zidentyfikował w tym zakresie takiej potrzeby i nie wprowadził dodatkowych ani ograniczonych wymagań na terenie Polski. Jednak na terenie innych państw członkowskich obowiązują dodatkowe wymagania techniczne.

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej oraz uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej (dotyczące wyłącznie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych dla statków) są to dokumenty, co do zasady, zezwalające na międzynarodową żeglugę śródlądową – na terenie państw członkowskich. Przedmiotowe dokumenty są wydawane przez właściwe organy państw członkowskich,

niezależnie od ustanowienia na ich terytorium dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych dla statków, jak to ma miejsce w przypadku Polski. W związku z powyższym w art. 29 ustawy o żegludze są określone uprawnienia wynikające z unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w którym zamieszcza się dodatkowy wpis) albo uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej dla armatorów, którzy je uzyskali, także w odniesieniu do dróg wodnych innych państw członkowskich.

Dotychczas w art. 29 ust. 2 ustawy o żegludze przewidywano możliwość uzyskania uprawnienia do żeglugi śródlądowej po śródlądowych drogach wodnych, dla których wprowadzono dodatkowe lub ograniczone wymagania, wyłącznie po uzyskaniu odpowiedniego wpisu przez organy tego państwa, w którym wprowadzono dodatkowe lub ograniczone wymagania. Z uwagi m.in. na brak zasadności tego ograniczenia, w szczególności w kontekście wprowadzenia przepisami dyrektywy 2016/1629 obowiązku wydawania przez każde państwo członkowskie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (dopuszczającego do żeglugi śródlądowej po drogach wodnych, w których wprowadzono dodatkowe lub ograniczone wymagania), usunięto je z art. 29 ust. 2 (przez rezygnację wskazywania wyłącznie organów innych państw jako właściwych do dokonania dodatkowego wpisu w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej). W konsekwencji polskie organy administracji żeglugi śródlądowej także mogą zmieniać unijne świadectwo zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi śródlądowej po drogach wodnych innych państw, na których wprowadzono dodatkowe wymagania dla statków.

Dotychczas w art. 29 w ust. 4 ustawy o żegludze zawarta była regulacja nakładająca obowiązek przeprowadzenia inspekcji technicznej w celu uzyskania, w formie zmiany wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, uprawnień do żeglugi śródlądowej po drogach wodnych, dla których ustanowiono dodatkowe wymagania. W związku z powyższym to w art. 29, w jego ust. 5, wprowadzono obowiązek przeprowadzenia inspekcji technicznej w celu uzyskania ww. uprawnień, ale w inny sposób, tj. przez uzyskanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Natomiast pozostałe kwestie proceduralne i formalne (procedurę uzyskiwania tego dokumentu, przesłanki, formę wydawania, cofnięcia, wymagane dokumenty do uzyskania) w odniesieniu do uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określono wśród przepisów regulujących kwestie dokumentów

bezpieczeństwa, tj. w art. 33a–33c, z uwagi na fakt, że uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej jest ściśle powiązane z dokumentami bezpieczeństwa statku.

W przedmiotowych przepisach uszczegółowiono przypadki uzyskiwania dodatkowego wpisu albo uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2016/1629.

W niniejszej ustawie dodano **ust. 2 w art. 34o ustawy o żegludze**, w którym wprowadzono opłaty związane z wydaniem, odnowieniem, przedłużeniem terminu ważności oraz wydaniem duplikatu uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, z uwagi na fakt, że realizacja tych czynności generuje koszty dla terenowej administracji żeglugi śródlądowej, które powinny być pokrywane z tytułu opłat w celu zbilansowania budżetu państwa.

W **art. 1 pkt 13 oraz pkt 24** niniejszej ustawy (**zmiana art. 30 i art. 34i ust. 1 i 2 ustawy o żegludze**), który ma na celu pełną implementację art. 2 ust. 1 lit. c dyrektywy 2016/162, rozszerzono zakres przedmiotowy statków podlegających obowiązkowi posiadania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej o holowniki i pchacze przeznaczone odpowiednio do pchania lub holowania urządzeń pływających (określonych w ustawie o żegludze jako statki, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f).

Ponadto w dodanym **ust. 2 w art. 30 ustawy o żegludze** (implementującym art. 6 ust. 7 dyrektywy 2016/1629) wprowadzono możliwość dobrowolnego występowania o uzyskanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, dla innych statków – niepodlegających obowiązkowi uzyskania tego dokumentu. Wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli zwiększyć poziom bezpieczeństwa żeglugi poprzez zapewnienie wyższych wymagań bezpieczeństwa żeglugi dla innych statków. Z uwagi na dodanie ust. 2 w art. 30 ustawy o żegludze dotychczasowe odesłanie do art. 30 zawarte w art. 34i ust. 1 i 2 należało doprecyzować, przez wskazanie konkretnej jednostki redakcyjnej, mianowicie ust. 1 (który określa kategorie statków, dla których wymagane jest uzyskanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej). Ponadto we wprowadzeniu do wyliczenia w art. 30 ust. 1 zastąpiono zwrot „wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej” przez „unijne świadectwo zdolności żeglugowej”.

W **art. 1 pkt 13 oraz w art. 1 pkt 14 lit. a** niniejszej ustawy (**zmiana art. 31 i art. 32 ust. 1 ustawy o żegludze**) przewidziano zmiany, które są wynikiem zaliczenia do

kategorii statków, dla których wymagane jest uzyskanie unijnego świadectwa zdolności żegludowej, także statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji. Przedmiotowe przepisy mają zapewnić pełną implementację dyrektywy 2016/1629, a mianowicie jej art. 2 ust. 1, z uwzględnieniem specyfiki przeprowadzanych badań i inspekcji dla tej kategorii statku. Z uwagi na fakt, że na statkach używanych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji nie jest wykonywany zarobkowy przewóz osób lub towarów, w konsekwencji nie ma potrzeby uzyskiwania dla tej kategorii statków orzeczenia o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz opinii o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem wymagań sanitarnych. Dla tego rodzaju statków właściwym dokumentem niezbędnym do weryfikacji bezpieczeństwa żeglugi jest wyciąg z dokumentu rejestracyjnego, w którym określone są parametry techniczne statku, a także jego rodzaj i przeznaczenie, i który to dokument armator będzie musiał załączyć w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żegludowej. Wskazane w wyciągu z dokumentu rejestracyjnego informacje pozwolą ustalić, czy statek przeznaczony wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji spełnia wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi.

W art. 1 pkt 14 lit. d i art. 6 niniejszej ustawy (**dodanie ust. 3a w art. 32 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 19 ust. 2 dyrektywy 2016/1629 oraz art. 2.07 ust. 1 i art. 2.17 ust. 1 załącznika V do tej dyrektywy, nakłada się na armatorów obowiązek składania wniosku o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żegludowej w przypadku zmiany nazwy, armatora, rejestracji, parametrów technicznych i portu macierzystego statku. Przedmiotowa regulacja ma zapewnić bezpieczeństwo żeglugi (w kontekście informowania o zmianie parametrów technicznych podlegających wpisowi do unijnego świadectwa zdolności żegludowej) przez niedopuszczenie do uprawiania żeglugi statku, który nie spełnia wymagań dotyczących bezpieczeństwa żeglugi.

Przede wszystkim wskazany przepis pozwoli także dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej (do czego są zobowiązani na mocy przepisów dyrektywy 2016/1629) aktualizować posiadane rejestry oraz Europejską bazę danych o statkach. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji zapewni także dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej dostęp do danych o wszelkich zmianach i w konsekwencji wpłynie na ich aktualność.

Przedmiotowy przepis przewiduje, że gdy armator dokonał zmian statku w takim zakresie, że powstaje konieczność aktualizacji unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, powstaje po stronie armatora obowiązek złożenia wniosku o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. Wprowadzenie tego rozwiązania przesądza o trybie wprowadzania w tym zakresie zmian (wnioskowym) i podmiocie zobowiązanym do ponoszenia w tym zakresie kosztów – armatorze.

W **art. 6** niniejszej ustawy wprowadzono przepis dostosowujący w zakresie informowania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o wszelkich zmianach w zakresie danych podlegających wpisowi do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. We wskazanym przepisie przewiduje się że przedmiotowy obowiązek w odniesieniu do sytuacji zaistniałych przed dniem wejścia w życie ustawy, armator powinien wykonać w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie ustawy. Przedmiotowe rozwiązanie umożliwi poinformowanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o zaistniałych zmianach, a jednocześnie pozwoli uaktualnić prowadzone przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej rejestry.

W **art. 1 pkt 14 lit. e** niniejszej ustawy (**zmiana ust. 4 w art. 32 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 2.07 ust. 3 załącznika V do dyrektywy 2016/1629, przewidziano możliwość fakultatywnego wprowadzania w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej dodatkowych zmian, poza przypadkami dokonywania obligatoryjnych zmian określonych w ust. 3a w art. 32.

W **art. 1 pkt 14 lit. c i f** niniejszej ustawy (**dodanie ust. 4a–4b w art. 32 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 2.07 ust. 1 załącznika V dyrektywy 2016/1629, nałożono obowiązek dołączenia do wniosku o wprowadzenie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej dodatkowo odpowiednich dokumentów potwierdzających zaistniałe zmiany, co ma na celu zapewnienie skutecznego wykonania przepisów dyrektywy, gdyż bez tych dokumentów dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nie jest w stanie ustalić, czy dane zmiany zaistniały.

Dodanie ust. 4b do ustawy o żegludze (mające na celu implementację art. 8, art. 14 oraz art. 23 ust. 6 dyrektywy 2016/1629 i 2.07 ust. 1 załącznika V dyrektywy 2016/1629) związane jest z koniecznością zapewnienia także aktualności i zgodności ze stanem faktycznym uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które może być wydawane tylko dla statku spełniającego określone wymagania. Przekazana przez armatora informacja o dokonanych zmianach w zakresie danych ujętych

w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej powinna prowadzić do aktualizacji tego dokumentu, a w przypadku gdy statek przestał spełniać wymagania do uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – do odmowy wydania tego dokumentu. Z uwagi na fakt, że takie rozstrzygnięcie wpływa na uprawnienia armatora, odnowienie powinno nastąpić w formie decyzji administracyjnej. Warto dodać, że uznano, iż nie ma potrzeby wprowadzania rozwiązań przewidzianych w art. 23 dyrektywy 2016/1629 (i w konsekwencji implementacji załączników III i IV), dotyczących:

- 1) dodatkowych wymagań technicznych dla jednostek pływających po drogach wodnych rejonów 1 i 2 w obrębie ich terytorium (ust. 1 w art. 23 dyrektywy 2016/1629), gdyż obecne wymagania techniczne przewidziane na drogach wodnych w obrębie terytorium Polski zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa w żegludze, a dodatkowe wymagania zbyt znacznie ograniczyłyby tylko liczbę jednostek pływających mogących pływać po terytorium Polski;
- 2) utrzymania dodatkowych wymagań technicznych dotyczących statków pasażerskich (ust. 2 w art. 23 dyrektywy 2016/1629), gdyż nie ma ustanowionych takich wymagań technicznych;
- 3) odstąpienia od stosowania przepisów przejściowych w odniesieniu do wymogów technicznych dotyczących statków pasażerskich (ust. 3 w art. 23 dyrektywy 2016/1629), gdyż przepisy przejściowe zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa, jednocześnie umożliwiając armatorom statków pasażerskich żeglugi śródlądowej dostosowanie statków do pełnych wymogów technicznych w odpowiednim, wydłużonym okresie;
- 4) wprowadzenie łagodniejszych wymagań technicznych w zakresie wymagań określonych w załączniku IV dyrektywy 2016/1629 do jednostek pływających po drogach wodnych rejonów 3 i 4 w obrębie ich terytorium (ust. 4 dyrektywy 2016/1629), gdyż nie zidentyfikowano takiej potrzeby, uznając za konieczne stosowanie jednolitych standardów na terenie całej Polski. Należy wskazać, że drogi wodne rejonu 3 na terytorium Polski to drogi wodne połączone z drogami wodnymi innych państw członkowskich, zaś drogi wodne rejonu 4 w rozumieniu dyrektywy 2016/1629 w Polsce nie występują.

Zmiany w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wprowadzane są przez wydanie nowego dokumentu, m.in. z uwagi na niewielką objętość tego

dokumentu (jedna strona). W takim przypadku poprzednie nieaktualne uzupełniające świadectwo zdolności żeglugowej przekazuje się dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej.

W **art. 1 pkt 15 lit. a** niniejszej ustawy (**zmiana w ust. 1 w art. 33 ustawy o żegludze**), mającym na celu pełną implementację art. 10 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, ustalono dla statków o dużej prędkości, tj. statków o napędzie mechanicznym, które mogą osiągnąć prędkość powyżej 40 km/h względem wody (zgodnie z definicją z art. 3 lit. k dyrektywy 2016/1629), maksymalny 5-letni okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

W **art. 1 pkt 15 lit. b i d** niniejszej ustawy (**dodanie ust. 1a i ust. 6 w art. 33 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 2.18 ust. 2 i 3 załącznika V do dyrektywy 2016/1629, wprowadzono obowiązek dla dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej dla statków, które nie posiadają jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku, nadawania takiego numeru. Należy wskazać, że dyrektywa 2016/1629 nakłada na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej taki obowiązek tylko w odniesieniu do statków, które zostały zarejestrowane lub których port macierzysty znajduje się w Polsce lub o przynależności do państwa, w którym takiego numeru się nie nadaje, tym samym zgodnie z przepisami ustawy o żegludze (art. 5 ust. 3, art. 18 ust. 1), tj. wyłącznie dla polskich statków oraz dla statków państw, w których nie ma możliwości uzyskania takiego numeru (np. Malta, Cypr). W celu uproszczenia procedury uzyskiwania ww. numeru, który faktycznie musi uzyskać statek ubiegający się o uzyskanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, zrezygnowano z konieczności występowania z wnioskiem przez armatora w tym zakresie, gdyż w tym zakresie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej powinien podejmować czynności z urzędu.

W **art. 1 pkt 15 lit. c** niniejszej ustawy (**zmiana ust. 3 w art. 33 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 13 dyrektywy 2016/1629, jednoznacznie wskazano, że dokument wydany w przypadku utraty lub uszkodzenia dokumentu bezpieczeństwa będzie oznaczany jako duplikat. We wskazanym przepisie zastąpiono także pojęcie „zniszczenia” przez „uszkodzenie” dokumentu bezpieczeństwa w celu prawidłowej implementacji ww. przepisu dyrektywy 2016/1629.

W art. 1 pkt 15 lit. d niniejszej ustawy (**dodanie ust. 4–6 w art. 33 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 13 dyrektywy 2016/1629, nałożono na armatora w przypadku uszkodzenia lub utracenia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej obowiązek odpowiednio przedstawienia dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej oświadczenia o uszkodzeniu albo zwrotu zniszczonego dokumentu.

W ust. 6 w art. 33 ustawy o żegludze wprowadzono upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do wydania rozporządzenia, w którym zostanie określony szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Należy podkreślić, że przedmiotowa zmiana ma charakter porządkowy, gdyż dotychczas ww. elementy dla wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (które jest zastępowane przez unijne świadectwo zdolności żeglugowej) były określone w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy o żegludze. Jednak z uwagi na fakt, że przedmiotowy przepis dotyczy wyłącznie rejestru ww. dokumentów bezpieczeństwa, materia dotyczące unijnych świadectw zdolności żeglugowej musiała zostać przeniesiona do przepisów dotyczących unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, tj. art. 33. Z uwagi na wprowadzenie możliwości odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej, rozszerzono zakres upoważnienia ustawowego także o wzór wniosku o odnowienie tego dokumentu.

W celu ujednoczenia i uproszczenia procedur dotyczących odnawiania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wydawania, odnawiania, przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb prowadzenia tych procedur.

Z uwagi na fakt, że faktycznie procedura cofania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej jest określona w przepisach ustawy, nie ma potrzeby jej określania w rozporządzeniu.

Ponadto z uwagi na fakt, że na w ramach procedury wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej nadawany jest jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), w ww. upoważnieniu ustawowym przewidziano, że w rozporządzeniu zostanie także określony sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku, w sposób zgodny z dyrektywą 2016/1629. Wytyczne do wydania ww. rozporządzenia (w porównaniu do przepisów dotychczasowych) nie obejmują

wytycznej w postaci „względów bezpieczeństwa żeglugi”, która to faktycznie przy określaniu procedury technicznej – dotyczącej wydawania dokumentów, a nie uprawiania żeglugi – nie ma znaczenia.

W **art. 1 pkt 16** niniejszej ustawy (w zakresie dodania **art. 33a w ustawie o żegludze**), mającym na celu implementację art. 8, art. 23 ust. 6, art. 6 ust. 4 i 5, zakłada się, że uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być wydane dla statku posiadającego ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane zgodnie z art. 22 Konwencji z dnia 17 października 1868 r. o żegludze na Renie, w brzmieniu nadanym zrewidowaną Konwencją z dnia 20 listopada 1963 r. o żegludze na Renie. We wskazanym przepisie wskazano, że uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być wydane dla statku, który spełnia odpowiednie wymagania techniczne, co wykazuje zaświadczenie z inspekcji technicznej statku przeprowadzone w odpowiednim zakresie – dodatkowych wymagań dla statku dla określonego rejonu wodnego lub drogi wodnej.

Z uwagi na fakt, że przedłużenie lub odnowienie stanowi pod względem technicznym wyłącznie adnotacje na uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, do wniosku o odnowienie i przedłużenie tego dokumentu powinno się załączać uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

Odmowa wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, z uwagi na fakt, że rozstrzyga o uprawnieniach armatora, musi nastąpić w drodze decyzji administracyjnej.

Ze względu na wprowadzenie jednoznacznego podziału czynności – tj. wydania, odnowienia, przedłużenia terminu ważności poszczególnych dokumentów – w odniesieniu do uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej wprowadzono w tym zakresie odesłanie do przepisów regulujących te kwestie. Warto dodać, że przedmiotowe odesłanie jest niezbędne, gdyż do katalogu dokumentów bezpieczeństwa wymienionych w art. 28 ust. 1 ustawy o żegludze nie zalicza się uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

W **art. 1 pkt 16** niniejszej ustawy (w zakresie dodania **art. 33b i art. 33c w ustawie o żegludze**), mającym na celu implementację art. 8, art. 13, art. 15 dyrektywy 2016/1629, ustalono okres ważności uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej i konsekwencje jego upływu, uwzględniając fakt, że ten dokument może być wydany wyłącznie w przypadku, gdy armator posiada ważne unijne świadectwo

zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane zgodnie z art. 22 Konwencji z dnia 17 października 1868 r. o żegludze na Renie, w brzmieniu nadanym zrewidowaną Konwencją z dnia 20 listopada 1963 r. o żegludze na Renie. W niniejszej ustawie uregulowano także kwestie dotyczące przypadków utraty lub zniszczenia tego dokumentu przez wprowadzenie w tym zakresie odesłania do procedury przewidzianej dla unijnych świadectw zdolności żeglugowej, co pozwala nie wprowadzać zbędnych powtórzeń w zakresie procedury określonej w ustawie o żegludze.

Należy wskazać, że dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jako organ nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi uprawniony jest także do kontroli statków na każdym etapie ich eksploatacji, w tym posiadanych przez armatora dokumentów bezpieczeństwa statku. W związku z tym dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może w ramach prowadzonej kontroli ustalić, że wystąpiły przesłanki do cofnięcia uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, dlatego jest on uprawniony do cofnięcia z urzędu tego dokumentu w następstwie przeprowadzonej kontroli (co zapewnia implementację art. 15 dyrektywy 2016/1629).

W art. 33c w ust. 3 zakłada się wprowadzenie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowego sposobu postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, wzoru wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie takiego dokumentu i wzoru samego dokumentu.

Należy wskazać, że w celu ujednoczenia wszystkich dokumentów unijnych, stosowanych w państwach członkowskich, zgodnie z dyrektywą 2016/1629, należy określić wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. W celu ułatwienia armatorom uzyskiwania ww. dokumentu i zakłada się określenie wzorów wniosków o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Ponadto w celu standaryzacji postępowania prowadzonego w celu wydania, odnowienia lub przedłużenia ważności uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zasadne jest określenie w rozporządzeniu szczegółowego sposobu postępowania w ramach tych postępowań.

W **art. 1 pkt 17** oraz **art. 8** niniejszej ustawy (**zmiana art. 34 w ustawie o żegludze**), mającym na celu implementację art. 17 dyrektywy 2016/1629 oraz art. 2.17 ust. 1 zdanie drugie załącznika V do tej dyrektywy, uzupełniono zakres, dotychczas

funkcjonującego, rejestru wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowych o informacje o odnowionych i przedłużonych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, wydanych, odnowionych i przedłużonych tymczasowych uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej. Konieczność uzupełnienia ww. rejestru wynika, co do zasady, z wprowadzenia dopiero tych dokumentów. Z uwagi na fakt, że dotychczasowy rejestr zawiera już niezbędne dane, wymaga on tylko rozszerzenia i dlatego przewidziano, że staje się on rejestrem unijnych świadectw zdolności żeglugowych.

Dodatkowo na dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej nałożono obowiązek aktualizacji ww. rejestru, co ma zapewnić pełną implementację przepisów dyrektywy 2016/1629.

W celu stosowania w Unii Europejskiej jednolitych formularzy dokumentów, zgodnych z dyrektywą 2016/1629, przewidziano także rozszerzenie upoważnienia ustawowego do wydawania przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej rozporządzenia, w którym zostanie określony wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, a także wzór wniosku o jego wydanie, odnowienie oraz przedłużenie.

Ponadto w celach porządkowych w art. 34 ustawy o żegludze ograniczono zakres upoważnienia ustawowego wyłącznie do kwestii dotyczących rejestru nazywanego rejestrem unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Dotychczasowy, pozostały zakres upoważnienia ustawowego został ujęty w art. 33 ust. 6 ustawy o żegludze.

W **art. 1 pkt 18** niniejszej ustawy (w zakresie dodania art. 34aa w ustawie o żegludze), mającym na celu implementację art. 2.16 oraz art. 2.15 załącznika V do dyrektywy 2016/1629, zakłada się, że osoba, która uprawdopodobni swój uzasadniony interes, może uzyskać dostęp do określonego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Należy wskazać, że przedmiotowy przepis stanowi rozwiązanie szczególne (*lex specialis*) w zakresie dostępu do informacji, w tym dokumentów, będących w posiadaniu dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Wskazana osoba nie musi być stroną postępowania administracyjnego ani też we wskazanym przypadku nie podlega pod przepisy określające sposób dostępu do informacji publicznych.

Z uwagi na fakt, że dyrektywa 2016/1629 pozwala (a nie nakazuje) udostępnić określone dokumenty, rozstrzygnięcie dyrektora w tym zakresie powinno nastąpić z uwzględnieniem wprowadzonych w innych przepisach szczególnych ograniczeń i zakazów w zakresie dostępu do informacji, np. w zakresie tajemnicy handlowej.

W celu zapewnienia osobie żądającej udostępnienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej realizacji jej praw i tym samym skuteczności przepisów dyrektywy 2016/1629, ustalono, że odmowa udostępnienia następuje w formie decyzji administracyjnej, tj. rozstrzygnięcia organu podlegającego kontroli.

Z uwagi na fakt, że sporządzenie wyciągu lub odpisu generuje koszty dla administracji, wprowadzono w tym zakresie proporcjonalne opłaty ponoszone przez wnioskodawców z tego tytułu w wysokości 15 zł za jeden dokument, zawierający od kilku do kilkunastu stron.

W **art. 1 pkt 18** niniejszej ustawy (w zakresie dodania **ust. 2 w art. 34ab** ustawy o żegludze), mającym na celu implementację art. 19 ust. 6 dyrektywy 2016/1629, nałożono na dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej obowiązek usuwania z Europejskiej bazy danych o jednostkach pływających (EHDB), danych dotyczących statku, w przypadku jego zezłomowania.

W **art. 1 pkt 18, pkt 19 lit. e** oraz **pkt 26** niniejszej ustawy (w zakresie dodania **art. 34ac i art. 34ad, uchylecia ust. 6 w art. 34b** oraz **zmiany ust. 1 w art. 41 w ustawie o żegludze**), mających na celu implementację art. 21 dyrektywy 2016/1629 oraz załącznika VI do tej dyrektywy, określono czynności, do których zobowiązany jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w ramach procedury uznawania lub cofnięcia uznania instytucji klasyfikacyjnych przez Komisję Europejską. Należy wskazać, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej podejmuje ww. czynności tylko względem instytucji klasyfikacyjnych mających w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego.

W **ust. 1 w art. 34ac** ustawy o żegludze wskazano, w sposób zgodny z dyrektywą 2016/1629, definicję „podmiotu zależnego”. Pod tym pojęciem należy rozumieć podmiot upoważniony do wydawania decyzji w imieniu instytucji klasyfikacyjnej oraz do dokonywania wszelkich czynności, do których jest uprawniona instytucja klasyfikacyjna na podstawie przepisów dotyczących transportu śródlądowego.

Do ww. czynności należy w szczególności przyjmowanie i przekazywanie do Komisji Europejskiej wniosków w sprawie uznania wraz z informacjami i dokumentacją potwierdzającą spełnienie wymogów przewidzianych dla takiej instytucji. W **ust. 2 i 3 w art. 34ac** określono szczegółowo wymagania, które musi spełnić instytucja

klasyfikacyjna ubiegająca się o uznanie przez Komisję Europejską. Do przedmiotowych wymagań należy zaliczyć m.in.:

- 1) doświadczenie w ocenie projektów statków żeglugi śródlądowej i nadzorze nad ich budową;
- 2) niezależność od właścicieli statków i stoczni oraz innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczania statków;
- 3) posiadanie przepisów regulujących kwestie dotyczące projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej;
- 4) działalność jej kierownictwa jest prowadzona w sposób zapewniający poufność informacji zgodnie z ustawami odrębnymi, tj. m.in. ustawą z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 i 1637);
- 5) jest przygotowana do udzielania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej, jako organowi państwa członkowskiego sprawującego kontrolę działalności nad taką instytucją, informacji pozwalających zapewnić skuteczność przepisom dyrektywy, w szczególności w zakresie kontroli i spełnienia przez instytucję klasyfikacyjną odpowiednich wymagań.

Ustalone wymagania mają zapewnić fachowość, odpowiedni poziom merytoryczny, zgodność z wymaganiami etycznymi i bezstronność w ramach prowadzonej działalności. Należy wskazać, że instytucja klasyfikacyjna w celu uznania musi posiadać system jakości spełniający odpowiednie wymagania, m.in. w zakresie certyfikatu niezależnego organu kontrolnego uzyskanego dla tego systemu.

Część z wymagań dla uznania instytucji klasyfikacyjnej nie została precyzyjnie określona w dyrektywie 2016/1629, a ich doprecyzowanie w polskim systemie prawnym mogłoby doprowadzić do niepożądanego sytuacji, tj. określenia odmiennych (niezharmonizowanych) wymogów dla instytucji klasyfikacyjnych mających w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego względem instytucji klasyfikacyjnych mających swoją siedzibę w innym państwie członkowskim. Bezpodstawne zróżnicowanie sytuacji uznanych instytucji klasyfikacyjnych w różnych państwach członkowskich nie jest pożądane, gdyż np. mogłoby doprowadzić do utrudnienia wykonywania przez instytucję klasyfikacyjną swojej działalności w Polsce. Biorąc pod uwagę powyższe, a także fakt, że to Komisja Europejska podejmuje decyzję o uznaniu instytucji klasyfikacyjnej bądź też o cofnięciu

uznania, uszczegółowienie tych wymogów jest niezasadne, gdyż te wymagania podlegają ocenie przez Komisję Europejską.

W art. 34ac ustawy o żegludze zakłada się, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych przez Komisję Europejską. Wprowadzenie w tym przepisie przedmiotowego rozwiązania ma charakter porządkowy, gdyż dotychczasowe przepisy regulujące to zagadnienie, znajdujące się w art. 34b ust. 6 ustawy o żegludze, przenosi się do kompleksowej regulacji dotyczącej instytucji klasyfikacyjnej – zawartej w art. 34ac. Ponadto wskazane przepisy mają na celu zapewnienie pełnej, prawidłowej implementacji art. 20 ust. 2 dyrektywy 2016/1629, w zakresie udzielania jednoznacznej informacji armatorom oraz dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, w drodze publicznego obwieszczenia, o instytucjach klasyfikacyjnych, które zostały uznane przez Komisję Europejską.

W konsekwencji wprowadzenia pierwszy raz w ustawie o żegludze skrótu „ADN” w art. 34ac ust. 2 konieczne było zastąpienie tym skrótem pełnej nazwy umowy, w art. 41 ust. 1 ustawy o żegludze.

W celu implementacji ust. 3 i ust. 5 zdanie drugie w art. 21 dyrektywy 2016/1629 dodano **art. 34ad** w ustawie o żegludze, który ma zapewnić skuteczne wykonanie obowiązku nałożonego na państwo członkowskie w zakresie informowania Komisji Europejskiej o wszelkich zmianach nazw, adresów instytucji klasyfikacyjnych oraz o wszelkich zmianach mogących doprowadzić do cofnięcia uznania instytucji klasyfikacyjnej. W tym przepisie nałożono obowiązek przekazywania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej określonych informacji. Z uwagi na liczbę instytucji klasyfikacyjnych funkcjonujących na terenie kraju przewidziano, że organem właściwym do realizacji przedmiotowego obowiązku będzie minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

W celu zapewnienia skutecznego pozyskania przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej dokumentacji dowodowej, niezbędnej do cofnięcia uznania instytucji klasyfikacyjnej, wprowadzono dwa rozwiązania:

- 1) obowiązek przekazywania przez instytucje klasyfikacyjną wszelkich informacji mogących stanowić ww. dokumentację dowodową;
- 2) uprawnienia kontrolne dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w przypadku uzyskania informacji o wystąpieniu nieprawidłowości.

Z uwagi na fakt, że wprowadzenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1, mogłoby nie być wystarczające w celu cofnięcia uznania instytucji klasyfikacyjnej, konieczne było przyznanie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej (jako jednostce niezależnej od instytucji klasyfikacyjnej) uprawnień kontrolnych, które powinny być realizowane w poszanowaniem praw przedsiębiorców, w szczególności ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, i zgodnie z trybem przewidzianym w tej ustawie.

W **art. 1 pkt 19 lit. a i b** niniejszej ustawy (**w zakresie zmiany ust. 3 i dodania ust. 3a w art. 34b w ustawie o żegludze**), mającym na celu implementowanie art. 6 ust. 4, art. 31 ust. 1 i 2 oraz załącznika II dyrektywy 2016/1629, wprowadzono przepis, który określa wymagania techniczne brane pod uwagę w ramach prowadzonych inspekcji technicznych przy ocenie wymagań technicznych statku w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.

Zmiana przewidziana w ust. 3 polega na zastąpieniu szczegółowych odesłań do poszczególnych wymagań technicznych odnoszących się do poszczególnych wymagań technicznych, wprowadzonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej (dany akt prawny z powodu uchylecia upoważnienia ustawowego utraci moc), przez generalne odesłanie do dokumentu określającego wszystkie wymagania techniczne. Przedmiotowe rozwiązanie wprowadzono w celu uproszczenia stosowanego odesłania do wymagań technicznych. Ponadto we wskazanym przepisie jednoznacznie określono potrzebę wprowadzenia tych wymagań i cel ich wykorzystania (do oceny zastosowanych w statku wymagań technicznych i zapewnienia bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej). Z uwagi na fakt, że dokument określający ww. wymagania techniczne nie posiada polskiej wersji językowej (jest publikowany m.in. po angielsku, niemiecku), w ust. 3a nałożono na ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej obowiązek ogłaszania jego wersji w dostępnej dla społeczeństwa formie, tj. publicznego obwieszczenia, w którym będzie podana także data rozpoczęcia stosowania danych wymagań technicznych w celach informacyjnych.

Zgodnie z art. 34b ust. 3, przy ocenie spełnienia wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629. Należy wskazać, że wprowadzenie odstępstw na podstawie art. 31 ust. 2 dyrektywy 2016/1629 od wymagań technicznych określonych w normie ES-TRIN (tj. aktualnie

wskazanym w projekcie ustawy minimalnych wymagań technicznych), do których odsyła załącznik II dyrektywy 2016/1629, może nastąpić przez ustanowienie „odpowiednich wymagań technicznych” (które będą miały postać minimalnych wymagań technicznych) w tym samym załączniku dyrektywy 2016/1629. W związku z powyższym generalne odesłanie do załącznika II dyrektywy 2016/1629 w projekcie ustawy (i w konsekwencji odesłanie do zmian tego załącznika), zastosowane w art. 34b ust. 3 ustawy o żegludze, uwzględnia także ewentualne zmiany w zakresie minimalnych wymagań technicznych, które powinny być stosowane przy ocenie spełnienia wymagań technicznych dla statków.

W art. 1 pkt 19 lit. c i d oraz pkt 14 lit. a tiret drugie niniejszej ustawy (w zakresie zmiany ust. 4 i dodania ust. 4a–4d w art. 34b oraz dodania w art. 32 w ust. 1 pkt 6 w ustawie o żegludze), mającym na celu implementację art. 24 ust. 1 lit. b, ust. 2 i 3, przyznano dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej kompetencje do udzielenia dwóch rodzajów odstępstw, w drodze decyzji, od wymagań technicznych, które są oceniane w trakcie inspekcji technicznej statku. W celu uwzględniania wprowadzonych indywidualnie odstępstw na podstawie ww. przepisów nałożono na armatorów, którzy jeszcze nie posiadają odpowiedniego dokumentu bezpieczeństwa, obowiązek załączania do wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej decyzji administracyjnych wprowadzających ww. odstępstwa, jeżeli zostały wydane (decyzję przyznającą odstępstwa może wydać inny organ od organu wydającego unijne świadectwo zdolności żeglugowej).

Pierwszy rodzaj odstępstw (**ust. 4 i 4a w art. 34b ustawy o żegludze śródlądowej**), dotyczący ograniczonych obszarów geograficznych, względem obecnie obowiązujących rozwiązań został rozszerzony zgodnie z zakresem dopuszczonym w dyrektywie 2016/1629 – z wymagań technicznych w zakresie wyposażenia statku do wszelkich wymagań technicznych. W celu pełnej implementacji dyrektywy 2016/1629 doprecyzowano we wskazanym przepisie, że odstępstwa te można wprowadzić wyłącznie, jeżeli planuje się wykonać ograniczoną liczbę rejsów w danym okresie. Uwzględniając fakt, że ww. odstępstwa będą mogły dotyczyć obszarów właściwości kilku dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, wprowadzono przepisy pozwalające ustalić właściwy organ do wydania w tym przypadku decyzji, z uwzględnieniem stanowiska pozostałych organów (z uwagi na prowadzenie przez nich nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi w obszarze ich właściwości). Takie rozwiązanie eliminuje

ewentualne spory kompetencyjne, zapewnia skuteczne wdrożenie dyrektywy 2016/1629, oraz uwzględnia odpowiedzialność poszczególnych organów terenowej administracji żeglugi śródlądowej za bezpieczeństwo żeglugi.

Ponadto w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi w przypadku dopuszczalnych odstępstw (których zakres znacznie się rozszerzył) w ramach prowadzonych postępowań dotyczących przyznania odstępstw zastąpiono obecną przesłankę: „zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi” na „wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi wykazany w uzasadnionych przypadkach, na żądania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, przez armatora, w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku”. Należy wskazać, że nie wszystkie przyznane odstępstwa mogą prowadzić do wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, ale z uwagi na fakt, że mogą doprowadzić do znacznego obniżenia poziomu tego bezpieczeństwa, w celu utrzymania odpowiednich, stosowanych obecnie standardów bezpieczeństwa, wprowadzono przedmiotowe zmiany. Z uwagi na rozszerzenie zakresu dopuszczalnego odstępstwa prawidłowa ocena proponowanych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa może wymagać w stosownych przypadkach dokonania inspekcji technicznej.

Drugi rodzaj odstępstw (**dodany ust. 4b w art. 34b ustawy o żegludze śródlądowej**), dotyczący statków zwodowanych przed dniem 1 stycznia 1950 r., o określonej nośności, planujących prowadzić żeglugę wyłącznie po terytorium Polski, stanowi nowe rozwiązanie, dopuszczone przez przepisy dyrektywy 2016/1629. W tym przypadku także w celu weryfikacji poziomu bezpieczeństwa zastosowanego odstępstwa w zakresie wymagań technicznych statku wprowadzono możliwość przeprowadzenia dodatkowej inspekcji technicznej statku.

Należy wskazać, że ww. decyzja przyznająca odstępstwa dla statków będzie dotyczyć odstępstw od wymagań technicznych dla statków, a nie określonego obszaru, i w konsekwencji będzie wywoływać skutki również poza obszarem właściwości organu, który ją wydał.

Warto dodać, że ww. decyzja jest ściśle powiązana z dokumentem bezpieczeństwa (który to uprawnia do pływania określonym statkiem niespełniającym wszystkich wymagań technicznych), gdyż uprawnia wyłącznie do zmiany tego dokumentu. Natomiast te dokumenty bezpieczeństwa wydawane przez wszystkich dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej uprawniają do pływania określonym statkiem (bez wprowadzenia terytorialnego ograniczenia).

Należy podkreślić, że zawarte w art. 24 ust. 1 lit. b dyrektywy 2016/1629 sformułowanie „i pływają wyłącznie na ich terytorium” faktycznie nie określa przesłanki wydawania decyzji zezwalającej na odstępstwa w zakresie wymagań technicznych. Przedmiotowy zwrot wskazuje, że przedmiotowe odstępstwa, w przeciwieństwie do innych, przewidzianych w dyrektywie 2016/1629, dotyczących wszystkich państw członkowskich, mogą dotyczyć tylko terytorium państwa organu, który wydał dane odstępstwo. W konsekwencji ogranicza się skutki prawne wydanej decyzji wyłącznie do terytorium jednego państwa.

W celu realizacji obowiązku informacyjnego względem Komisji Europejskiej w zakresie wprowadzonych odstępstw (w ust. 4c) nałożono na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, wydających decyzję administracyjną obowiązek przekazywania do Komisji Europejskiej stosownych informacji, co ma zapewnić implementację przepisów dyrektywy.

Ponadto w celu uwzględnienia w unijnych świadectwach zdolności żeglugowej odstępstw przyznanych na mocy ww. decyzji nałożono na armatorów posiadających unijne świadectwo zdolności żeglugowej obowiązek wystąpienia o dokonanie zmiany tego świadectwa.

W art. 1 pkt 20 (w zakresie dodania art. 34da–34dc do ustawy o żegludze), pkt 30 niniejszej ustawy mającym na celu implementację art. 2.20 lit. g załącznika V oraz załącznika II dyrektywy 2016/1629, określono kwestie dotyczące upoważnienia, w formie decyzji, przedsiębiorców wykonujących działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy, konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego, tachografów lub wskaźników skrętu do wykonywania tej działalności na potrzeby stwierdzenia spełnienia przez ten sprzęt wymagań określonych w dyrektywie 2016/1629 i w konsekwencji upoważniono przedsiębiorców także do wydawania świadectwa zaświadczonego spełnienia przez ten sprzęt norm europejskich ustanawiających wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zwanego dalej „świadectwem”. Należy wskazać, że w załączniku II dyrektywy 2016/1629 przewidziano możliwość wydawania takiego świadectwa dla ww. sprzętu, a w art. 2.20 lit. g załącznika V dyrektywy 2016/1629 ustanowiono obowiązek powiadamiania Komisji Europejskiej przez właściwe organy państwa członkowskiego o właściwych organach dopuszczających do zaświadczenia spełnienia ww. wymagań.

W celu prawidłowego i skutecznego wdrożenia ww. przepisów w art. 34da–34dc określono:

- 1) tryb upoważnienia przedsiębiorców i jego formę (decyzji administracyjnej) do prowadzenia działalności w sposób zapewniający spełnienie przez ww. sprzęt wymagań przewidzianych w załączniku II dyrektywy 2016/1629 oraz do wydawania świadectw, w tym organy właściwe do takiego dopuszczenia oraz wzór świadectwa – który ma być określany w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;
- 2) przesłanki stanowiące podstawę do upoważnienia przedsiębiorcy mające zapewnić bezstronność prowadzonej działalności;
- 3) przesłanki cofnięcia powierzenia i jego formę;
- 4) charakter prawny świadectwa;
- 5) wymogi dla przedsiębiorcy ubiegającego się o upoważnienie do wydawania świadectw;
- 6) tryb i organy właściwe w zakresie informowania Komisji Europejskiej o organach właściwych do dopuszczenia do wydawania świadectw;
- 7) przesłanki utraty ważności świadectwa, które mają zapewnić, że sprzęt nawigacyjny będzie prawidłowo funkcjonował oraz będzie naprawiany i konserwowany przez upoważnionych przedsiębiorców, co zapewni skuteczną implementację art. 2.20 lit. g załącznika V dyrektywy 2016/1629.

W niniejszej ustawie zakłada się, że organem właściwym do ww. upoważnienia przedsiębiorców do instalacji, naprawy, wymiany i konserwacji sprzętu nawigacyjnego, do badania instalacji i działania tego sprzętu oraz do wydawania świadectw będzie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Przedmiotowe rozwiązanie ma ułatwić przedsiębiorcom działającym lokalnie uzyskiwanie upoważnień do wydawania świadectw.

Przedsiębiorca ubiegający się o upoważnienie do wydawania świadectw musi spełniać wymogi wynikające z:

- 1) art. 2.20 lit. g załącznika V dyrektywy 2016/1629, tj. prowadzić działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji określonego rodzaju sprzętu oraz w zakresie badania instalacji i działania tego sprzętu, oraz
- 2) załączniku II dyrektywy 2016/1629, tj. wykonywania swojej działalności w sposób bezstronny oraz zgodny z przepisami tego załącznika.

W celu dopuszczenia większej liczby przedsiębiorców do uzyskania upoważnienia wprowadzono możliwość uzyskania upoważnienia wyłącznie dla określonego rodzaju działalności, np. wyłącznie do konserwacji sprzętu.

Ponadto w przypadku braku przedsiębiorców uprawnionych do wydawania świadectw wprowadzono możliwość wydawania świadectw przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia stałej możliwości uzyskiwania świadectw przez armatorów. Wskazano wyraźnie, że świadectwo wyłącznie zaświadcza o spełnieniu wymagań technicznych. Z uwagi na fakt, że rozpatrzenie wniosku o wydanie świadectwa przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej będzie generowało koszty, wprowadzono opłatę za wydanie takiego świadectwa, z której przychód, w zależności od podmiotu wydającego takie świadectwo, będzie przysługiwał odpowiednio – budżetowi państwa albo upoważnionemu przedsiębiorcy (który będzie pobierał z tego tytułu opłaty zgodnie z **art. 70 ust. 3a**). Dla specjalistycznej, technicznej weryfikacji spełnienia wymagań technicznych przez sprzęt w celu uzyskania świadectwa wprowadzono obowiązek przeprowadzenia badania sprzętu przez upoważnionego przedsiębiorcę (w przypadku uzyskiwania świadectwa od upoważnionego przedsiębiorcy) albo przeprowadzenia inspekcji technicznej przez komisję inspekcyjną (w przypadku wydawania świadectwa przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej).

Należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 1, załącznikiem V art. 2.20 lit. g oraz załącznikiem II dyrektywy 2016/1629, w szczególności jego załącznikiem V, częścią IV, art. 2 ust. 1, oraz części III, art. 2 ust. 1, instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrętu przeprowadzana przez specjalistyczne firmy dopuszczone przez właściwe organy zapewnia prawidłowość tego sprzętu ze standardami unijnymi poddanymi weryfikacji w trakcie inspekcji technicznej statku. W związku z powyższym wprowadzona w projekcie ustawy w tym zakresie regulacja ma na celu implementację m.in. ww. przepisów dyrektywy 2016/1629.

Przedstawiony przepis dyrektywy 2016/1629 wprowadza możliwość dokonywania ww. czynności przez upoważniony podmiot. Armator, który zastosuje się do przedmiotowej regulacji, uzyska potwierdzenie zgodności sprzętu nawigacyjnego (nawet po jego naprawie czy też konserwacji) z wymogami załącznika II dyrektywy 2016/1629. W konsekwencji w przypadkach, w których występuje wymóg posiadania sprzętu nawigacyjnego (np. w przypadku wprowadzenia przez jedno z państw

członkowskich w tym zakresie dodatkowych wymagań), armator będzie miał pewność spełnienia wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, które gwarantuje mu, co do zasady, uzyskanie unijnego świadectwa żeglugi śródlądowej lub uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. W związku z powyższym w ust. 1 i 2 w art. 34db nie wprowadza się ograniczenia prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie instalowania, wymiany, naprawy i konserwacji sprzętu nawigacyjnego, a jedynie pozwala zainteresowanym przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w tym zakresie, po uzyskaniu upoważnienia, stwierdzać dodatkowo zgodność tego sprzętu z wymaganiami załącznika II do dyrektywy 2016/1629, na potrzeby uzyskiwania unijnych dokumentów bezpieczeństwa dla statków.

Warto dodać, że dyrektywa 2016/1629 nie nakłada na państwa członkowskie obowiązku ustanowienia organów upoważniających podmioty do instalacji, naprawy i konserwacji sprzętu nawigacyjnego. W konsekwencji bez wprowadzenia rozwiązań przewidzianych w projekcie ustawy (co jest dopuszczalne) na terenie kraju żaden podmiot nie byłby uprawniony do instalacji, naprawy i konserwacji sprzętu nawigacyjnego zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2016/1629.

Przedstawione rozwiązanie, przyjęte w projekcie ustawy, pozwala z jednej strony zapewnić implementację i zgodność projektu ustaw z przepisami dyrektywy 2016/1629, a z drugiej pozwala przedsiębiorcom działającym na terenie kraju prowadzić dodatkową działalność w zakresie wydawania świadectw potwierdzających zgodność przeprowadzonej przez nich instalacji, konserwacji lub naprawy sprzętu nawigacyjnego z wymogami dyrektywy 2016/1629.

W projekcie ustawy nałożono na armatora obowiązek zwrotu świadectwa w przypadku, gdy utraciło ono ważność na skutek zaprzestania spełniania wymagań niezbędnych dla uzyskania tego świadectwa lub po uzyskaniu świadectwa dokonywano następnie naprawę, konserwację, wymianę lub instalację tego sprzętu przez przedsiębiorcę, który nie posiadał upoważnienia. Wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli wyeliminować z obiegu nieważne świadectwa, co zapewni skuteczność przepisów dyrektywy 2016/1629. W celu weryfikacji spełnienia wymagań przez przedsiębiorcę ubiegającego się o upoważnienie przewidziano, że do wniosku o takie upoważnienie załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań do uzyskania takiego upoważnienia.

W celu weryfikacji przedsiębiorców upoważnionych w zakresie spełnienia wymogów niezbędnych do wydawania ww. świadectw przyznano dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej uprawnienia do kontroli przedsiębiorcy oraz cofania upoważnienia.

W celu zapewnienia możliwości weryfikacji podmiotów upoważnionych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej i armatorów oraz realizacji obowiązków informacyjnych wobec Komisji Europejskiej ustalono, że dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej będą niezwłocznie informować o każdym upoważnionym przedsiębiorcy ministra właściwego do spraw żeglugi, który będzie odpowiednio informował Komisję Europejską oraz inne organy państw członkowskich o organach właściwych do upoważniania przedsiębiorców lub armatorów i społeczeństwo, w drodze obwieszczenia, o przedsiębiorcach upoważnionych do wydawania świadectw.

W art. 1 pkt 21 lit. b niniejszej ustawy (**w zakresie dodania ust. 1a w art. 34e ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 20 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, wprowadzającym kolejny rodzaj inspekcji – inspekcji dobrowolnej, która jest przeprowadzana na wniosek armatora, w przypadkach, gdy nie występuje obowiązek przeprowadzenia inspekcji, wynikający z innych przepisów dyrektywy 2016/1629.

W odniesieniu do powiązania rodzajów inspekcji przewidzianych w dyrektywie 2016/1629 (początkowej, okresowej, specjalnej i dobrowolnej) do tych inspekcji, które zakłada projekt ustawy (wstępna, okresowa, doraźna, ponowna), należy wskazać, że określone w projekcie ustawy rodzaje inspekcji, pomimo odmienności nazw (mające na celu pozostawienie dotychczas stosowanego nazewnictwa) odpowiadają w pełni przepisom dyrektywy 2016/1629.

Inspekcja początkowa jest inspekcją wstępną, inspekcja okresowa, przewidziana w projekcie ustawy, odpowiada inspekcji okresowej, o której mowa w przepisach dyrektywy 2016/1629, a inspekcja doraźna to inspekcja specjalna.

Inspekcja statku przeprowadzana kolejny raz, tj. inspekcja określona jako „ponowna”, nie stanowi odrębnego rodzaju inspekcji. Przepisy dotyczące tej inspekcji mają na celu implementację art. 14 dyrektywy 2016/1629, który wskazuje na konieczność ponownego poddaniu statku inspekcji w przypadku m.in. znaczących zmian konstrukcyjnych statku (przebudowy) lub znaczących napraw, tj. mogących mieć wpływ na spełnienie wymagań technicznych przez statek.

W art. 1 pkt 23 niniejszej ustawy (**zmiana art. 34h ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 9 ust. 3 lit. c oraz art. 2.15 załącznika V dyrektywy 2016/1629,

zakłada się wprowadzenie możliwości przedłużenia ważności tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej wyłącznie w jednym przypadku, mianowicie gdy statki korzystają z odstępstw dopuszczonych na podstawie załącznika II i V, zgodnie art. 25 ust. 1 i 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, w oczekiwaniu na przyjęcie aktów wykonawczych Komisji Europejskiej dopuszczających takie odstępstwa (ust. 6–7 w art. 34h ustawy o żegludze). Należy wskazać, że w celu zachęcania do innowacji i stosowania nowych technologii takie odstępstwa mogą uzyskać statki w zakresie stosowania lub obecności na ich pokładzie innych materiałów, instalacji lub elementów sprzętu lub przyjęcia rozwiązań lub aspektów projektowych innych niż ujęte w załączniku II i V do dyrektywy, lub w odniesieniu do nowych specyfikacji technicznych.

Zgodnie z przepisami dyrektywy 2016/1629 ww. przedłużenie może nastąpić na okres 6 miesięcy, z możliwością przedłużenia, każdorazowo na okres 6 miesięcy, aż do przyjęcia odpowiedniego aktu wykonawczego. We wskazanym przepisie uregulowano także tryb przedłużenia (przez wydanie nowego dokumentu) i wysokość związanej z tą czynnością opłaty.

W celu zapewnienia możliwości realizacji przez armatorów obowiązków wynikających z dyrektywy 2016/1629, w tym zapewnienia jej skutecznego wykonania, uregulowano także kwestie wydawania duplikatów tych dokumentów (ust. 8 w art. 34h ustawy o żegludze).

W celu przedłużenia tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej wydanego w przypadku, o którym mowa w art. 34h ust. 1 pkt 7 ustawy o żegludze, należy rozpatrzyć wniosek armatora na takich samych zasadach jak w przypadku wydawania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Dlatego w przypadku przedłużania tego dokumentu wskazano (przez wprowadzone odesłanie w ust. 9 w art. 34h ustawy o żegludze), że:

- 1) zdolność żeglugowa statku musi w uzasadnionych przypadkach zostać potwierdzona w wyniku inspekcji;
- 2) do wniosku o przedłużenie ww. dokumentu bezpieczeństwa armator musi załączyć kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową;
- 3) w ramach przedłużania ww. dokumentu bezpieczeństwa określa się warunki uprawiania żeglugi.

Z uwagi na konieczność dostosowania dotychczasowego rozporządzenia, wydawanego na podstawie art. 34h ust. 3 ustawy o żegludze, do zmian przewidzianych w dyrektywie 2016/1629, konieczna była zmiana upoważnienia ustawowego do wydania tego aktu. Należy podkreślić, że w celach porządkowych i dostosowawczych do przepisów dyrektywy 2016/1629, warunki wydawania tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, w tym dokumenty niezbędne do wydania ww. dokumentu, dotychczas określone w rozporządzeniu, jako materię ustawową – ujęto w przepisach ustawowych – w art. 34h.

W ust. 1 w art. 34h określono przesłanki wydania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które może być wydane dla statku, który musi należeć do jednej z kategorii statków, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy o żegludze, oraz posiadać zdolność żeglugową, stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji (co wynika z ust. 2 w art. 9 dyrektywy 2016/1629), a także dla określonego przypadku – określonego zgodnie z art. 9 dyrektywy 2016/1629. Należy wskazać, że z uwagi na fakt, że zdolność żeglugowa może zostać ustalona przez organ inspekcyjny w niektórych przypadkach na podstawie przedstawionych dokumentów, w szczególności gdy statek oczekuje na wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. W związku z powyższym, w tej sytuacji dodatkowa inspekcja statku, która miałaby się odbyć w miejscowości znajdującej się w znacznej odległości od siedziby organu inspekcyjnego (w miejscu, w którym znajduje się statek), mogłaby generować dodatkowe, zbyteczne koszty. W celu weryfikacji przesłanek niezbędnych do spełnienia w celu uzyskania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w ust. 2 w art. 34h ustawy o żegludze określono katalog dokumentów, które należy dołączyć do wniosku o wydanie ww. świadectwa. Wprowadzenie tego uregulowania jest niezbędne w celu zapewnienia skutecznego wdrożenia przepisów dyrektywy 2016/1629, gdyż zapewnia możliwość oceny spełnienia przesłanek przez statek niezbędnych do uzyskania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Warto dodać, że warunki uzyskania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, co do zasady, nie uległy zmianie względem warunków dotychczas przewidzianych w celu uzyskania wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej (dokumentu, który jest zastępowany przez ww. unijny dokument), które były określone w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 34h ust. 3 ustawy o żegludze.

Zgodnie z ust. 3 w art. 9 dyrektywy 2016/1629 wskazano, że w tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa się warunki uznane za niezbędne przez właściwy organ. W związku z powyższym w art. 34h ust. 3 ustawy o żegludze sprecyzowano wskazane warunki uznane za niezbędne przez właściwy organ, do których zaliczono warunki uprawiania żeglugi, w tym wymagania bezpieczeństwa dla statku, niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. W tym przepisie określono także przesłanki, które organ powinien wziąć pod uwagę przy ustalaniu ww. warunków, mianowicie rodzaj i przeznaczenie statku (przykładowo dla statków pasażerskich w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom może powstać potrzeba uzupełnienia wyposażenia ratunkowego statku albo ograniczenia możliwości przewozu pasażerów do czasu naprawy uszkodzonego statku), przesłankę wydania tego dokumentu (inne będą warunki dla statku, który uzyskał zaświadczenie z pozytywnej inspekcji technicznej i oczekuje wyłącznie na uzyskanie dokumentu bezpieczeństwa, tj. mniej rygorystyczne, a inne dla statku uszkodzonego, który musi udać się do miejsca naprawy).

W myśl art. 9 ust. 3 dyrektywy 2016/1629 tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej obowiązują w określonych przypadkach na jednorazowy konkretny przejazd. W związku z powyższym w ust. 4 w art. 34h ustawy o żegludze w celu skonkretyzowania ww. przejazdu, przewidziano, że w tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej w określonych przypadkach określa się także miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży, co umożliwi dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej weryfikować, czy w ww. przypadku armator uprawia żeglugę zgodnie z warunkiem określonym w ww. dokumencie i tym samym nie narusza postanowień dyrektywy 2016/1629.

W ust. 5 w art. 34h ustawy o żegludze określono terminy, na jakie wydaje się tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, w sposób zgodny z art. 9 ust. 3 dyrektywy 2016/1629.

W art. 34h ust. 11 ustawy o żegludze zawarto upoważnienie ustawowe do wydania przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej rozporządzenia określającego elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tego dokumentu. Należy wskazać, że elementy ww. wniosku mają ułatwić armatorom proces uzyskiwania ww. dokumentu bezpieczeństwa. Natomiast ustalenie w rozporządzeniu i w konsekwencji zastosowanie wzoru

tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, określonego zgodnie ze standardami międzynarodowymi, w szczególności normą ES-TRIN 2017/1, wpłynie na ujednoczenie stosowanych dokumentów.

W art. 1 pkt 27–29 niniejszej ustawy (w zakresie uchylecia ust. 2–4 w art. 63a, dodania art. 63aa i art. 63ab oraz zmiany art. 63b w ustawie o żegludze), mających na celu implementowanie art. 35 oraz uporządkowanie przepisów regulujących kwestie kar pieniężnych, uregulowano kwestie kar pieniężnych nakładanych w wyniku naruszenia przepisów krajowych wdrażających przepisy dyrektywy 2016/1629.

W art. 63a ustawy o żegludze w ust. 1 i 2 są uregulowane kwestie dotyczące kar nakładanych za naruszenie obowiązków i warunków rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 1177/2010”. Natomiast w ust. 3 i 4 zawarte są dwa przepisy ogólne dotyczące ustalania w drodze decyzji kar administracyjnych przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej oraz rozpatrywania odwołań od tych decyzji przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

W związku z rozszerzeniem przepisów rozdziału 9a dotyczącego kar pieniężnych, przedmiotowe ogólne przepisy (ust. 3 i 4 w art. 63a) ujęto w art. 63b ust. 1 i 2 ustawy o żegludze, odnoszących się do wszystkich naruszeń. W zakresie pozostałych przepisów ogólnych, zawartych w art. 63b, wprowadzono wyłącznie korektę redakcyjną.

Z uwagi na wprowadzenie kar z tytułu naruszenia przepisów dyrektywy 2016/1629, przepisy ogólne dotyczące wymiaru kar przeniesiono z art. 63a ust. 3 i 4 do art. 63b – zawierającego inne przepisy ogólne dotyczące zasad wymiaru kar pieniężnych, co pozwoliło uniknąć zbędnych powtórzeń oraz zapewniło większą czytelność przepisów – wprowadzając jednolite procedury wymiaru kar dla wszystkich naruszeń. Z uwagi na określenie w art. 189d ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257) dyrektyw dotyczących zasad wymiaru administracyjnych kar pieniężnych, które wskazują na konieczność uwzględnienia szerokiego katalogu przesłanek warunkujących wysokość kary, przyjmujących jednolite zasady w polskim systemie prawnym, zrezygnowano z, określonego w art. 63a ust. 2 ustawy o żegludze, katalogu wymiaru kar związanych z naruszeniem przepisów

rozporządzenia 1177/2010, który ograniczał się do oceny zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń, korzyści finansowych. Rozszerzenie ww. katalogu przesłanek warunkujących wymiar kary pozwoli dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej dokonywać wymiaru kar z uwzględnieniem większej liczby okoliczności, co może zwiększyć wśród społeczeństwa poczucie sprawiedliwości.

Należy wskazać, że także w przypadku kar przewidzianych za naruszenie dyrektywy 2016/1629 będą miały zastosowanie dyrektywy wymiaru kary określone w art. 189d ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

W dodanym art. 63aa do ustawy o żegludze przewidziano możliwość nakładania kar pieniężnych na instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską, które zróżnicowano co do wysokości, w zależności od rodzaju naruszanych obowiązków i potencjalnych skutków mogących wyniknąć z przedmiotowych naruszeń, mianowicie:

- 1) za brak zawiadomienia w określonym terminie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdej zmianie powodującej niespełnienie wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 i 3, które są niezbędne do wykonywania funkcji uznanej instytucji klasyfikacyjnej, lub braku niezwłocznego przekazania wszelkich informacji i dokumentów potwierdzających niespełnienie tych wymagań oraz dalszym wykonywaniu zadań uznanej instytucji klasyfikacyjnej przewidziano karę w wysokości do 100 000 zł, gdyż realizacja przedmiotowego obowiązku może warunkować wykonywanie przez instytucję klasyfikacyjną swojej funkcji będącej źródłem jej dochodów, a brak jego realizacji może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo żeglugi;
- 2) za brak realizacji obowiązku informacyjnego w zakresie zmiany nazwy lub adresu przez instytucję klasyfikacyjną (uzyskanie tej informacji jest niezbędne do realizacji przez państwo członkowskie obowiązku informacyjnego względem Komisji Europejskiej) przewidziano karę w wysokości do 5000 zł;
- 3) za utrudnianie lub uniemożliwianie rozpoczęcia lub przeprowadzenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej kontroli instytucji klasyfikacyjnej w zakresie niespełniania przez nią wymagań, o których mowa w pkt 1, z tych samych powodów co w pkt 1, przewidziano kary w wysokości do 30 000 zł.

W dodanym art. 63ab w ustawie o żegludze określono kary nakładane na armatorów zróżnicowane w zależności od rodzaju naruszenia, mianowicie:

- 1) za brak informacji w zakresie zezłomowania statku lub przedstawienia w takim przypadku dokumentów potwierdzających fakt zezłomowania lub za brak informacji w zakresie zmian nazwy, armatora, rejestracji statku lub portu macierzystego przewidziano kary w wysokości do 500 zł, które są ustalone w niewielkiej wysokości, gdyż celem ww. przepisów, oprócz wykonania przepisów dyrektywy 2016/1629, jest zapewnienie prowadzenia aktualnego rejestru statków, w którym nieprawidłowości w ww. zakresie nie powinny wpływać na bezpieczeństwo żeglugi;
- 2) za brak informacji w zakresie zmiany parametrów technicznych statku podlegających wpisowi do unijnego świadectwa zdolności żegludowej, których zmiana może doprowadzić do powstania zagrożenia bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej, ustalono karę w wysokości do 5000 zł, która ma mieć charakter odstrasżający.

W **art. 1 pkt 30** niniejszej ustawy (w zakresie zmiany **art. 70 ustawy o żegludze**), mającym na celu implementację art. 2.15 załącznika V dyrektywy 2016/1629, wprowadzono następujące zmiany:

- 1) zrezygnowano z precyzyjnego określania płatników poszczególnych opłat na rzecz ogólnych regulacji przyjmujących, że osoba występująca o określony dokument musi uiścić określoną opłatę (przedmiotowa zmiana faktycznie ma charakter techniczny, gdyż nie wprowadza zmian w zakresie podmiotów będących dotychczas płatnikami poszczególnych opłat);
- 2) w zakresie nowej opłaty za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego przez upoważnionego przedsiębiorcę, określono odrębny podmiot uprawniony do pobierania opłaty, tj. tego przedsiębiorcę, co ułatwi prowadzenie przedmiotowej działalności.

W **art. 1 pkt 31** niniejszej ustawy (w zakresie zmiany **załącznika do ustawy o żegludze**), mającym na celu implementowanie art. 2.15 załącznika V do dyrektywy 2016/1629, określono wysokość opłat za nowe czynności wykonywane, co do zasady, przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na rozszerzenie zakresu przedmiotowego części V, oprócz opłat z tytułu wydawania dokumentów bezpieczeństwa (m.in. uzupełniające unijne świadectwo zdolności żegludowej nie należy do kategorii dokumentów bezpieczeństwa), zmieniono

tytuł tej części załącznika na bezpieczeństwo żeglugi. W tym załączniku zastąpiono wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej na unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

Ponadto w załączniku ustalono dodatkowo opłaty za wydanie, przedłużenie i odnowienie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w wysokości 50 zł), za odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w wysokości 50 zł), za przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w wysokości 50 zł), za duplikat uzupełniającego lub tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w wysokości 25 zł), za wyciąg lub odpis unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (w wysokości 15 zł), za świadectwo (w wysokości 50 zł).

Przedmiotowe opłaty zróżnicowano z uwzględnieniem objętości ww. dokumentów, dokonywanej przez organ czynności (odtworzenia dokumentu czy też sporządzenia go od nowa,) wagi ich postanowień (unijne świadectwo zdolności żeglugowej stanowi podstawę do żeglugi na większości dróg wodnych, uzupełniające nie stanowi samodzielnego dokumentu, pozwala wyłącznie pływać po określonych drogach wodnych), celu dokonania czynności – wyciąg lub odpis ma charakter informacyjny.

W **art. 4** niniejszej ustawy, z uwagi na wprowadzony w art. 28 i załączniku II dyrektywy 2016/1629 zakaz przedłużania i odnawiania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej, ustanowiono przepis przejściowy dotyczący wszczętych postępowań w sprawie wydania lub przedłużenia tych dokumentów (przed wejściem w życie niniejszej ustawy nie było możliwości odnawiania tych dokumentów dlatego nie ma potrzeby wprowadzania w tym zakresie przepisów przejściowych). Z uwagi na fakt, że, co do zasady, armatorzy statku, którzy wystąpili do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o wydanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej lub tymczasowego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, są zainteresowani uzyskaniem dokumentu uprawniającego ich do żeglugi śródlądowej danym statkiem, przewidziano w projekcie ustawy automatyczne przekształcenie postępowań w sprawie wydania lub przedłużenia dotychczasowych dokumentów, zgodnie z przepisami dyrektywy 2016/1629, w postępowania w sprawie wydanie odpowiedniego dokumentu bezpieczeństwa.

Należy wskazać, że podstawą wydania odpowiedniego dokumentu bezpieczeństwa dla statku jest przeprowadzona inspekcja techniczna statku, która jest prowadzona w celu weryfikacji spełnienia przez statek odpowiednich wymagań technicznych. Na podstawie tej inspekcji wystawiane jest zaświadczenie. Z uwagi na zmianę wymagań technicznych, które są sprawdzane w ramach ww. inspekcji technicznej, zachodzi potrzeba weryfikacji przeprowadzonej dotychczas inspekcji i w konsekwencji wydanego zaświadczenia, pod kątem spełnienia przez statek nowych wymagań (wprowadzonych dyrektywą 2016/1629) albo przedstawienia nowego zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji. W związku z powyższym w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej zwraca stronie zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z dotychczas przeprowadzonej inspekcji technicznej i wzywa do przedstawienia zaświadczenia stwierdzającego spełnienie wymagań technicznych zgodnych z dyrektywą 2016/1629 przez statek. Jednak z uwagi na fakt, że część wymagań technicznych dotyczących statków faktycznie nie uległa zmianie, wprowadzono możliwość przedłożenia zamiast nowego zaświadczenia z inspekcji technicznej, zaświadczenie wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, ale wyłącznie po jego zatwierdzeniu przez organ inspekcyjny. Szczegółowe zasady weryfikacji dotychczasowego zaświadczenia z inspekcji określono w przepisach przejściowych w **art. 5** projektu ustawy.

W **art. 5** wprowadzono przepisy przejściowe dotyczące weryfikacji wydanych zaświadczeń potwierdzających pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej statku na podstawie przepisów dotychczasowych. Przedmiotowe rozwiązanie wprowadzono z uwagi na fakt, że znaczna część dotychczasowych wymagań technicznych dla statków nie uległa zmianie, i tym samym w przypadku dotychczas przeprowadzonych czynności inspekcyjnych w tym zakresie wydane zaświadczenie potwierdza spełnienie przez statek także wymagań technicznych zgodnych z dyrektywą 2016/1629. Ograniczenie liczby czynności inspekcyjnych niezbędnych do przeprowadzenia w celu wydania dokumentu bezpieczeństwa dla statku pozwoli armatorom ograniczyć koszty, które muszą ponieść w celu uzyskania tego dokumentu.

W projekcie ustawy wprowadzono uprawnienia zezwalające na odstępianie w części od inspekcji technicznej, które dotyczy sytuacji, gdy pozytywne zaświadczenie z inspekcji technicznej stwierdza spełnienie przez statek tylko części nowych (przewidzianych

w dyrektywie 2016/1629) wymagań technicznych. W celu skorzystania przez armatora z ww. uprawnień wprowadzono obowiązek dołączenia do wniosku o przeprowadzenie inspekcji także dotychczas uzyskanego pozytywnego zaświadczenia z inspekcji technicznej statku, o ile zostało wydane.

W **art. 7** niniejszej ustawy, mającym na celu implementację art. 28 dyrektywy 2016/1629 oraz załącznika II tej dyrektywy, wprowadzono przepis przewidujący zachowanie ważności wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej przez okres, na który zostały wydane.

Z uwagi na fakt, że ww. dokumenty bezpieczeństwa będą funkcjonowały w obrocie prawnym, w celu zapewnienia m.in. możliwości wydania duplikatu w przypadku ich zniszczenia, wprowadzono przepis przejściowy odsyłający do przepisów regulujących kwestie odpowiednio unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Zgodnie z przypisami dyrektywy 2016/1629, zawartymi w załączniku II do tej dyrektywy, wprowadzono, co do zasady, zakaz przedłużania lub odnawiania wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej, z zastrzeżeniem ich wyjątkowego przedłużenia, o którym mowa w art. 33 ust. 2 ustawy o żegludze.

W **art. 9** niniejszej ustawy, mającym na celu implementację art. 21 ust. 4 dyrektywy 2016/1629, przewiduje się, że instytucje klasyfikacyjne uznane zgodnie z dotychczas obowiązującą dyrektywą 2016/87/WE zachowują to uznanie, i w konsekwencji mogą kontynuować swoją działalność.

W **art. 10** niniejszej ustawy, mającym na celu implementację art. 29 dyrektywy 2016/1629, wprowadzono przejściowe rozwiązania dla statków, które nie były objęte zakresem dyrektywy Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 301 z 28.10.1982, str. 1), a podlegają pod przepisy dyrektywy 2016/1629. Należy podkreślić, że art. 29 dyrektywy 2016/1629 stanowi kontynuację przepisu, ustanawiającego okres przejściowy, ustanowionego na mocy art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (o czym świadczy tabela korelacji zawarta w załączniku VII dyrektywy 2016/1629).

W związku z powyższym początek okresu inspekcyjnego, warunkujący możliwość podlegania przez statek pod przedmiotowe wyłączenie, został ustalony w oparciu o okres obowiązywania ww. dyrektywy z 2016 r. Przedmiotowy przepis z uwagi na przyznawanie armatorom dodatkowych uprawnień należy uznać za dopuszczalny w demokratycznym państwie prawa i zapewniającym prawidłową implementację ust. 1 w art. 29 dyrektywy 2016/1629, w szczególności przepisu stanowiącego o inspekcji technicznej przeprowadzonej „nie później niż w dniu 30 grudnia 2018 r.”. W ust. 5 wskazano otwarty katalog sytuacji, które stanowią „oczywiste zagrożenie”, zgodnie z przepisami dyrektywy 2016/1629.

W **art. 11** niniejszej ustawy wprowadza się przepis przejściowy w odniesieniu do postępowań prowadzonych na podstawie art. 34b ust. 4 ustawy o żegludze, w sprawie odstępstw od niektórych wymagań technicznych w zakresie wyposażenia statku, dla statków uprawiających żeglugę na ograniczonych obszarach geograficznych lub obszarach portowych. Zastosowanie w tym przypadku przepisów dotychczasowych pozwoli przyznać ewentualne odstępstwa armatorom, którzy spełnili określone w dotychczas obowiązujących przepisach warunki.

W **art. 12** niniejszej ustawy przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Przedstawiony termin ma zapewnić podmiotom, na które oddziałuje niniejsza ustawa, w szczególności armatorom, dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, instytucjom klasyfikacyjnym, odpowiedni czas na przygotowanie się do zmian przewidzianych w niniejszej ustawie. Z drugiej strony wyznaczone *vacatio legis* wynika z konieczności pilnego wdrożenia dyrektywy 2016/1629 (w tej dyrektywie termin jej implementacji wyznaczono na dzień 8 października 2018 r.).

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej. Projektowana ustawa zawiera normy techniczne, które wprowadzają normy europejskie, wprowadzone zgodnie z dyrektywą 2016/1629, jednak z uwagi na zwolnienie z notyfikacji, o którym mowa w § 3 i § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), przedmiotowy projekt podlega notyfikacji wyłącznie w zakresie zmian dotyczących modyfikacji przepisów regulujących dyrektywy wymiaru kar nakładanych za naruszenie przepisów rozporządzenia 1177/2010.

Projektowana ustawa została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

Projektowana ustawa nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny.

Projektowana ustawa ma pozytywny wpływ na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, w zakresie podniesienia standardów stosowanych przy budowie nowych statków, które w lepszym stopniu uwzględniają potrzeby tych osób przez eliminowanie i ograniczanie barier i utrudnień w dostępie osób do transportu żeglugą śródlądową.

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowana ustawa ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców, m.in. w zakresie nowych obowiązków informacyjnych armatorów, zapewnienia możliwości uzyskania odstępstw w zakresie wymagań technicznych, co może ułatwić im prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu żeglugą śródlądową.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 12.10.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE – (dyrektywa) – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).</p> <p>Nr w wykazie prac: UC119</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118), zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy upłynął w dniu 7 października 2018 r. Wskazana dyrektywa została zmieniona przez dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15). Polskie przepisy, zawarte w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z późn. zm.) i aktach wykonawczych do tej ustawy, regulujące kwestie wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej nie są w pełni dostosowane do przepisów przedmiotowej dyrektywy i wymagają nowelizacji. Z uwagi na fakt, że część postanowień dyrektywy 2016/1629 stanowi powtórzenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywy Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2006/87/WE”, która została implementowana do polskiego porządku prawnego, znaczna część przepisów dyrektywy 2016/1629 jest już transponowana do polskiego prawa. Należy wskazać, że dyrektywa 2016/1629 wprowadza m.in. następujące rozwiązania w zakresie:

- 1) nałożenia obowiązku na ekspertów i przewodniczących technicznych komisji inspekcyjnych składania oświadczeń o wykonywaniu swojej działalności w sposób bezstronny;
- 2) w przypadku przeprowadzania inspekcji technicznej tradycyjnej jednostki pływającej – wprowadza obowiązek udziału w inspekcji eksperta od tego typu jednostek;
- 3) możliwości uzyskania przez armatora, prowadzącego działalność w Polsce, nowego dokumentu – tj. uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – uprawniającego do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych Unii Europejskiej, w których wprowadzono dodatkowe wymagania techniczne dla statków;
- 4) ustalenia nowych wymagań i procedur dotyczących uznawania instytucji klasyfikacyjnych;
- 5) wprowadzenia możliwości odnawiania dokumentów bezpieczeństwa;
- 6) nałożenia na armatorów nowego obowiązku – informowania właściwych organów o zmianach danych, które są uwzględniane w unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;
- 7) wprowadzenia sankcji za naruszenie przepisów implementujących przepisy dyrektywy 2016/1629;
- 8) nałożenia na armatorów obowiązków informacyjnych w przypadku zezłomowania statku;
- 9) przyznania osobom zainteresowanym uprawnienia do dostępu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 wymaga nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz jej aktów wykonawczych. Do polskiego porządku prawnego zostaną wprowadzone nowe rozwiązania przewidziane w dyrektywie 2016/1629. Najistotniejszą zmianą wprowadzaną przez dyrektywę 2016/1629 jest zmiana w zakresie przepisów technicznych, w szczególności w zakresie procedury ich uaktualniania. W tym celu upoważniono Komisję Europejską do przyjmowania aktów delegowanych zmieniających załącznik II dyrektywy 2016/1629, a także przeniesiono przepisy techniczne, które dotychczas były określone bezpośrednio w samej dyrektywie 2006/87/WE i jej załączniku II do normy ES-TRIN – do której odsyła załącznik II dyrektywy 2016/1629 (norma ES-TRIN została przyjęta w III kwartale 2017 r.). W związku z powyższym niezbędne jest wprowadzenie odpowiednich odesłań w zakresie ww. norm technicznych. Warto dodać, że obecnie kwestie norm technicznych, które mają zastosowanie do odpowiednich wymogów technicznych, reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 maja 2010 r. w sprawie wymagań technicznych statków żeglugi śródlądowej objętych wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej (Dz. U. z 2014 r.

poz. 1607).

Ponadto w zakresie obowiązujących uregulowań, w celu pełnej implementacji dyrektywy 2016/1629, niezbędne jest wprowadzenie następujących, najważniejszych zmian:

- 1) objęcie zakresem ustawy w zakresie wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej także określonych kategorii statków morskich oraz statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;
- 2) zastąpienia wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej przez odpowiednio unijne świadectwa zdolności żeglugowej albo tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) doprecyzowanie wymagań i trybu uzyskiwania odstępstw od wymagań technicznych dla statków uprawiających żeglugę o charakterze lokalnym lub wyłącznie na terytorium Polski;
- 4) uszczegółowienie i zmodyfikowanie procedury postępowania w zakresie uzyskiwania duplikatu dokumentu bezpieczeństwa dla statku w przypadku utraty lub zniszczenia takiego dokumentu;
- 5) doprecyzowanie przepisów dotyczących zamieszczania i udostępniania danych w Europejskiej bazie danych o statkach;
- 6) regulacji w zakresie maksymalnych okresów ważności dokumentów bezpieczeństwa dla określonych kategorii statków (w celu dostosowania obecnie obowiązujących okresów do nowych regulacji, niezbędne jest wyszczególnienie nie tylko statków pasażerskich, ale również statków o dużej prędkości);
- 7) umożliwienia armatorowi statku, który nie podlega przepisom przedmiotowej dyrektywy, przeprowadzenie inspekcji technicznej, a także uzyskanie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli statek spełnia wymagania określone w dyrektywie.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoczonego systemu wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i nadzoru nad statkami żeglugi śródlądowej. Ujednoczenie to wpływa nie tylko na zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, ale również pozwala na uznawanie ważności wydawanych na ich podstawie dokumentów bezpieczeństwa, w rejonach żeglugi, na jakie zostały wydane, we wszystkich krajach objętych dyrektywą 2016/1629.

Ponadto, w celu zapewnienia możliwości uzyskiwania w Polsce dopuszczenia specjalistycznych przedsiębiorców do zaświadczenia spełnienia wymagań technicznych przez statki żeglugi śródlądowej w zakresie instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu, przewiduje się wprowadzenie w tym zakresie odpowiednich regulacji. Przedmiotowe rozwiązanie ma na celu skuteczne wdrożenie wymagań technicznych dla statków określonych w załączniku II dyrektywy 2016/1629.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Dyrektywa 2016/1629 nie wprowadza znaczących zmian systemowych względem wdrożonej przez Polskę, a uchylanej dyrektywy 2006/87/WE. Ponadto dyrektywa określa w szczególności konkretne minimalne wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, pozostawiając niewielką swobodę dla państw członkowskich. Co więcej, wymagania techniczne oparte są na wymaganiach określonych przez Centralną Komisję ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), której członkami są Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria. W związku z powyższym wprowadzane do polskiego porządku prawnego wymagania techniczne, ujęte w normie europejskiej implementowanej przez Polskę dyrektywą 2016/1629, na mocy regulacji międzynarodowych obowiązują już w ww. państwach członkowskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędów	Dane własne	Zapewnienie prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoczonego systemu wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i nadzoru nad statkami żeglugi śródlądowej. Zwiększenie liczby obowiązków, m.in. w zakresie udostępniania unijnych świadectw zdolności żeglugowej uzyskiwania od członków technicznych komisji inspekcyjnych oświadczeń, oraz liczby prowadzonych spraw m.in. z uwagi na możliwość uzyskiwania przez armatorów większych odstępstw od wymagań technicznych dla statków. Zmiany w prowadzonych postępowaniach z uwagi na wprowadzenie możliwości odnawiania

			unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Nałożenie nowych obowiązków informacyjnych wobec Komisji Europejskiej i ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne	Pełnienie nowej funkcji – organu kontroli nad uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi. Nałożenie nowych obowiązków, m.in. udział w procesie uznawania i cofanie uznawania dla instytucji klasyfikacyjnej, informowania Komisji Europejskiej o organach właściwych do nadawania ENI, właściwych do odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Konieczność ogłaszania w formie obwieszczenia wykazu uznanych instytucji klasyfikacyjnych, upoważnionych przedsiębiorców.
Armatorzy	500	Dane własne	Nałożenie nowych obowiązków informacyjnych, m.in. w przypadku dokonywania zmian statku powodujących zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. Uzyskanie uprawnień do ubiegania się o uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, świadectwo dla sprzętu nawigacyjnego. Uzyskanie możliwości odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej w przypadku upływu okresu ich ważności. Zmiana wymogów technicznych dla statków (wyłącznie wynikających z konieczności implementacji dyrektywy) może skutkować koniecznością dostosowania w pewnych obszarach statków do zmienionych wymogów przy uzyskiwaniu nowego dokumentu bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów przejściowych (dopuszczających odstępstwa od zmienionych wymagań technicznych). Dla części armatorów, tj. armatorów określonych kategorii statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji, w szczególności o długości nie mniejszej niż 20 metrów (niewielka liczba statków rekreacyjnych i sportowych) – powstanie obowiązku uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, i w konsekwencji poddania statku inspekcji technicznej oraz zapewnienia spełniania przez statek wymogów technicznych określonych w dyrektywie, jeżeli takie statki nie spełniały tych wymagań. Dla części armatorów, tj. armatorów określonych kategorii statków morskich planujących uprawianie żeglugi po śródlądowych drogach wodnych, w szczególności nieobjętych konwencjami lub niedopuszczonych do uprawiania

			żegluga na podstawie morskich dokumentów bezpieczeństwa (bardzo niewielka liczba statków – w praktyce nie przewiduje się takich statków), powstanie obowiązku uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej i w konsekwencji poddania statku inspekcji technicznej oraz zapewnienia spełniania przez statek wymogów technicznych określonych w dyrektywie, jeżeli takie statki nie spełniały tych wymagań.
Przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy, konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS), tachografów, wskaźników skrętu dla statków żegluga śródlądowej	1 – firma uznana działająca na terenie Polski, około 20 firm mogących ubiegać się o uznanie	Dane uzyskane z Centralnej Komisji Żegluga na Renie oraz dane i szacunki własne	Możliwość ubiegania się o upoważnienie do przeprowadzania instalacji, wymiany, naprawy, konserwacji sprzętu nawigacyjnego na potrzeby wydawania Świadectw instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludzie śródlądowej, w konsekwencji możliwość zwiększenia uzyskiwanych dochodów.
Instytucje klasyfikacyjne mające siedzibę w Polsce lub siedzibę podmiotu zależnego w Polsce	4	Dane własne	W przypadku ubiegania się o uznanie przez Komisję Europejską – obowiązek spełniania szczegółowo określonych wymagań w zakresie prowadzonej działalności oraz informowania ministra właściwego do spraw żegluga śródlądowej o wszelkich zmianach w tym zakresie. W przypadku uznanych przed dniem wejścia w życie ustawy instytucji klasyfikacyjnych zaliczenie do kategorii uznanych instytucji klasyfikacyjnych na mocy dyrektywy 2016/1629.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został przedstawiony do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żegluga śródlądową oraz działalnością związaną z zakresem wskazanym w niniejszej ustawie:

- 1) Stowarzyszenie Na Rzecz Rozwoju Żegluga Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żegluga Śródlądowej”,
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 3) Akademia Morska w Szczecinie,
- 4) Żegluga Bydgoska sp. z o.o.,
- 5) Żegluga Mazurska sp. z o.o.,
- 6) Polski Związek Żeglarski,
- 7) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego,
- 8) Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny,
- 9) Technikum Żegluga Śródlądowej w Nakle nad Notecią,
- 10) Technikum Żegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu,
- 11) Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu,
- 12) Urząd Morski w Słupsku,
- 13) Urząd Morski w Gdyni,
- 14) Urząd Morski w Szczecinie,
- 15) Organizacja przedsiębiorców „Lewiatan”,
- 16) Konfederacja Pracodawców Polskich,
- 17) Związek Rzemiosła Polskiego,
- 18) Business Centre Club – Związek Pracodawców,
- 19) OT LOGISTIC S.A.,
- 20) Polski Rejestr Statków S.A.,

- 21) Polski Komitet Normalizacyjny,
- 22) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie,
- 23) Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich,
- 24) Prezesem Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych i opiniowania zostały rozpatrzone i w konsekwencji zostały w części uwzględnione a w części wyjaśnione, bez wpływu na treść ustawy. Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych i opiniowania zostały przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych.

W ramach uzgodnień wewnątrzresortowych projekt został zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej, Techniczną Komisję Inspekcyjną w Szczecinie oraz dyrektorów urzędów morskich.

Projekt został umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt ustawy nie ma wpływu na sektor finansów publicznych. Należy wskazać, że projekt wprowadza nowe opłaty i kary pieniężne za naruszenie przepisów wdrażających przepisy dyrektywy 2016/1629. W zakresie nowych opłat z tytułu uzyskiwania nowych dokumentów – uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skreću, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, wyciągu lub odpisu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, przedłużenia uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – przewiduje się wydawanie w całym kraju w ciągu roku od kilku do kilkunastu takich dokumentów, co będzie generowały przychody w wysokości około tysiąca zł, które będą kompensować wydatki związane z wydaniem tych dokumentów. W związku z powyższym wskazane przychody, z uwagi na ich niewielką wysokość, nie będą miały znaczenia dla budżetu państwa.</p> <p>Wprowadzone opłaty za wydanie duplikatu dokumentów bezpieczeństwa (szacowane jest wydawanie kilkunastu takich duplikatów w ciągu roku) również nie będą miały wpływu na budżet państwa. Z uwagi na niewielką liczbę instytucji klasyfikacyjnych, dotychczas spełniających wymogi do uznania przez Komisję Europejską, nie przewiduje się wpływów z tytułu kar za nieprzestrzeganie przepisów przez te jednostki z tytułu naruszenia przepisów ustawy.</p> <p>Przewiduje się, że w ciągu roku zostanie nałożonych od kilku do kilkunastu kar pieniężnych na armatorów z tytułu naruszenia obowiązków mniejszej wagi, za które przewidziano kary w wysokości do 500 zł. W związku z powyższym przychód z tego tytułu jest szacowany w wysokości około 2500 zł, co nie ma znaczenia dla budżetu państwa. Przewiduje się, że w ciągu roku będzie nałożonych maksymalnie kilka kar na armatorów z tytułu naruszenia poważniejszych obowiązków wynikających z dyrektywy, za które przewidziano karę w wysokości do 5000 zł. Z tego tytułu przychody szacuje się w wysokości do 3000 zł rocznie, co nie ma znaczenia dla budżetu państwa.</p> <p>W związku z powyższym przyjęto, że wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie</p>
--	---

	<p>generowało dodatkowych kosztów ani też dodatkowych dochodów dla budżetu państwa i w konsekwencji nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.</p> <p>Nowe obowiązki nakładane projektem ustawy na dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw żegluga śródlądowej będą realizowane w ramach środków corocznie planowanych w ustawie budżetowej w części 69 – Żegluga śródlądowa, bez konieczności dodatkowych zwiększeń.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	<p>Uprawnienie do uzyskania upoważnienia do wydawania świadectw instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, co może wpłynąć na niewielkie zwiększenie liczby klientów. W przypadku statków niespełniających wymogów technicznych przewidzianych w dyrektywie, w sytuacji uzyskiwania nowego dokumentu bezpieczeństwa niezbędne będzie dostosowanie niektórych obszarów statku do nowych wymogów.</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Uprawnienie do uzyskania upoważnienia do wydawania świadectw instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, co może wpłynąć na niewielkie zwiększenie liczby klientów. W przypadku statków niespełniających wymogów technicznych przewidzianych w dyrektywie, w sytuacji uzyskiwania nowego dokumentu bezpieczeństwa niezbędne będzie dostosowanie niektórych obszarów statku do nowych wymogów.</p>						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana ustawa może mieć nieznaczny pozytywny wpływ na konkurencyjność przedsiębiorców działających na terenie Polski, przez umożliwienie uzyskania upoważnienia do wydawania świadectw instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, co może pozwolić zwiększyć liczbę klientów.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur

<input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: zwiększenie obowiązków informacyjnych armatorów względem administracji żegluga śródlądowej
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>Dyrektywa 2016/1629 nakłada na armatorów nowe obowiązki informacyjne, m.in. w zakresie informowania o każdych zmianach w zakresie danych podlegających wpisowi do unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej, również o zezłomowaniu statku.</p> <p>Z uwagi na wprowadzenie możliwości uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej oraz odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej, zwiększa się liczba dokumentów, które armator może uzyskać w celu uprawiania żegluga śródlądowej, i zwiększa się liczba procedur prowadzących do uzyskania poszczególnych dokumentów. Jednak zapewnienie możliwości dokonania odnowienia faktycznie doprowadzi do skrócenia czasu załatwienia sprawy, ponieważ nie będzie potrzeby wydawania nowego unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej.</p> <p>Również możliwość uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej ułatwi armatorowi możliwość żegluga na międzynarodowych drogach wodnych i zapewni możliwość ubiegania się o uzyskanie tego dokumentu w Polsce, zamiast w organie innego państwa, co w konsekwencji skróci czas na załatwienie sprawy.</p> <p>Powstanie obowiązku uzyskiwania unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej dla niektórych kategorii statków przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji oraz niektórych kategorii statków morskich, które planują uprawianie żegluga śródlądowej na śródlądowych drogach wodnych.</p>	
9. Wpływ na rynek pracy	
Nie dotyczy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przewiduje się nieznaczny pozytywny wpływ na środowisko naturalne przez objęcie obowiązkiem uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugaowej dodatkowych rodzajów statków (w celu uzyskania tego dokumentu konieczne jest spełnienie wymagań technicznych m.in. w zakresie standardów statku dotyczących ochrony środowiska i niwelowania jego wpływu na środowisko) oraz armatorów, którzy dobrowolnie wystąpią o uzyskanie tego dokumentu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się w IV kwartale 2018 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Z uwagi na fakt, że celem projektu ustawy jest dostosowanie prawodawstwa polskiego do dyrektywy 2016/1629, z chwilą wejścia w życie ustawy i jej aktów wykonawczych, niezbędnych do pełnego wdrożenia tej dyrektywy, osiągnięty zostanie zamierzony efekt. Miernikiem efektu będzie uzyskanie zgodności ustawy z prawem Unii Europejskiej.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	

Raport z konsultacji publicznych i opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC119)

Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC119) został skierowany do opiniowania i konsultacji publicznych przy piśmie z dnia 10 lipca 2018 r., znak: DGWiŻŚ.WBA.0210.3.2018.MS, oraz pismem z dnia 29 sierpnia 2018 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

W ramach opiniowania projekt ustawy został przekazany do:

- 1) Urzędu Morskiego w Słupsku,
- 2) Urzędu Morskiego w Gdyni,
- 3) Urzędu Morskiego w Szczecinie,
- 4) Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 5) Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego,
- 6) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią,
- 7) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu,
- 8) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu,
- 9) Polskiego Związku Żeglarskiego,
- 10) Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego,
- 11) Polskiego Komitetu Normalizacyjnego,
- 12) Polskiego Rejestru Statków S.A.,
- 13) Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy został skierowany do:

- 1) Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich,
- 2) Stowarzyszenia Na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”,
- 3) Związku Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 4) Żeglugi Bydgoskiej sp. z o.o.,
- 5) Żeglugi Mazurskiej sp. z o.o.,
- 6) Organizacji przedsiębiorców „Lewiatan”,
- 7) Konfederacji Pracodawców Polskich,
- 8) Związku Rzemiosła Polskiego,
- 9) Business Centre Club – Związek Pracodawców,
- 10) OT LOGISTIC S.A.

Ponadto projekt ustawy został zamieszczony, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Każdy zainteresowany podmiot mógł się zapoznać z projektem ustawy i zgłosić do niego uwagi. Nie wpłynęło żadne zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem ustawy, zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych, Radę Dialogu Społecznego.

W ramach opiniowania i konsultacji publicznych Polski Rejestr Statków S.A., Polski Komitet Normalizacyjny, Polski Związek Żeglarski, Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” oraz Urząd Morski w Szczecinie przekazali informacje o braku uwag do projektu ustawy.

W ramach opiniowania uwagi zgłosiły:

- 1) Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Urząd Morski w Gdyni,
- 4) Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych (PUODO).

Należy wskazać, że uwagi PUODO zostały wniesione po upływie ustawowego terminu, przewidzianego na zgłaszanie przez ten organ opinii.

W ramach konsultacji publicznych uwagi zgłosił Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

Zestawienie zgłoszonych uwag i stanowisko do nich przedstawia poniższa tabela.

Uwagi zgłoszone do projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC119) w ramach konsultacji publicznych i opiniowania			
L p.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z uzasadnieniem
1	Urząd Morski w Gdyni	Rozważenia wymaga celowość dodania do art. 35 ustawy o żegludze śródlądowej ustępu 8 o treści: „Załogi statków śródlądowych oraz jachtów komercyjnych uprawiających żeglugę na wodach morskich, powinny posiadać kwalifikacje bezpieczeństwa STCW”.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, a jej wprowadzenie obecnie nie znajduje uzasadnienia.</p> <p>Wprowadzenie dodatkowych wymogów dla armatorów śródlądowych, który zamierzają uprawiać żeglugę na wodach morskich, przy uwzględnieniu sytuacji finansowej armatorów śródlądowych, mogłoby doprowadzić do ograniczenia żeglugi statków śródlądowych po wodach morskich a tym samym negatywnie wpłynąć na rozwój</p>

			<p>żeglugi śródlądowej. Podniesieni wymagań w zakresie bezpieczeństwa żeglugi powinno uwzględniać specyfikę żeglugi śródlądowej prowadzonej w Polsce. Bez dokładnej i szczegółowej analizy w tym zakresie, obecnie wprowadzanie w zmian dotyczących wymogów bezpieczeństwa nie wydaje się zasadne.</p>
2	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Uwaga nr 1 Art. 10a dodaje ust. 3-5 w brzmieniu: „Powołani w skład komisji inspekcyjnej przewodniczący i eksperci ...” W związku z zapisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE w załączniku V, art. 2.01 wprowadzono nowe określenie „komisji inspekcyjnej”, które oznaczone zostaje jako organ inspekcyjny. Wydaje się zasadnym ujednoczenie nazw stosowanych w ustawie wskazanej do dyrektywy. W polskiej terminologii istnieje wyraźna różnica pomiędzy organem a komisją. Organem, określa się termin używany przede wszystkim w prawie, administracji, oznaczający wyodrębniony w celu wykonywania określonych zadań podmiot – osobę lub grupę osób, którego kompetencje określają normy zewnętrzne albo wewnętrzne. Organy są właściwe dla wszystkich instytucji rządowych lub samorządowych, włączając w to instytucje samego państwa. Są one niezbędne dla ich prawidłowego funkcjonowania, zawierania umów oraz stanowienia wewnętrznego prawa. W przypadku braku organu zdolnego do kierowania osobą prawną albo jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, ustanawia się inny podobny organ tymczasowy, który prowadzić będzie sprawę podmiotu. Konstytucja RP stanowi o „organach kontroli państwowej i ochrony prawa”. Cechami właściwymi (formą) organów są m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • określone kompetencje organu • skład • sposób wybierania (mianowanie, powoływanie itp.) członków organu • czas trwania kadencji członków organu. <p>Komisja, określana jest terminologicznie jako zespół ludzi oddelegowanych z większego grona, powołany specjalnie do nadzorowania wykonywania jakiegoś zadania, przy czym zadanie to może być również wykonywane przez komisję samodzielnie. Podstawową cechą działania komisji jest kolektywne wykonywanie</p>	<p>Uwaga niewzględniona Przedmiotowe zmiany w zakresie zastąpienia komisji inspekcyjnej przez organ inspekcyjny nie są wymagane przez przepisy dyrektywy 2016/1629, a tym samym są zbyteczne. Ponadto, do komisji inspekcyjnej, a nie organu inspekcyjnego, powoływane są osoby do pełnienia funkcji przewodniczącego oraz ekspertów, dlatego także z tego względu nie ma możliwości wprowadzenia przedmiotowej zmiany.</p>

		<p>pracy. W ten sposób, poprzez obarczenie odpowiedzialnością za prawidłową realizację zadania większej grupy osób, komisja staje się podmiotem o wyższej randze i powadze w porównaniu z pojedynczą osobą sprawującą funkcję kierowniczą lub kontrolną, a jednocześnie kolegialność podejmowanych przez komisję czynności i decyzji ma za zadanie przeciwdziałać nieprawidłowościom. Stąd dąży się do tego, aby skład komisji, poprzez jej zróżnicowanie, był jak najbardziej reprezentatywny. W zależności od wielkości, komisja posiada mniej lub bardziej złożoną organizację, jednak zazwyczaj posiada wyznaczonego przewodniczącego odpowiadającego za pracę komisji.</p> <p>Mianem komisji określane są także pewne instytucje lub ich specyficzne działy. Komisja nie pociąga za sobą żadnych dodatkowych szczególnych form i sposobów działania jednostki organizacyjnej. W przypadku organizacji państwowych komisjami nazywane są urzędy rangi ministerstwa, ale zajmujące się znacznie węższym od ministerstwa zakresem zadań, często dotyczącym nawet tylko jednego specyficznego tematu. Przykłady takich komisji w Polsce to Komisja nadzoru Finansowego, Państwowa Komisja Wyborcza.</p> <p>Mając na uwadze wprowadzoną w dyrektywie nową terminologię, wydaje się zasadnym utrzymanie kierunku pewnej samodzielności komisji technicznych poprzez przekształcenie w samodzielne organy administracji żeglugi.</p>	
3	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Uwaga nr 2 Art. 10a ust. 4 propozycja zapisu <i>Przed objęciem obowiązków przewodniczącego lub eksperta organu inspekcyjnego, osoba powołana do pełnienia funkcji składa do organu, przez który został powołany, pisemne oświadczenie o zobowiązaniu się do wykonywania swoich obowiązków bezstronnie.</i></p>	<p>Uwaga niewwzględniona Przedmiotowe zmiany w zakresie zastąpienia komisji inspekcyjnej przez organ inspekcyjny nie są wymagane przez przepisy dyrektywy 2016/1629, a tym samym są zbyteczne.</p>
4	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Uwaga nr 3 Art. 34ac ust. 2 pkt 16 proponuje się następujący zapis: „zobowiązuje się do dostosowania swoich wymagań do przepisów Unii Europejskiej, w tym minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określonych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE oraz do przedstawienia Komisji Europejskiej we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji.”</p>	<p>Uwaga niewwzględniona W celu zachowania skrótości przepisów projektu ustawy nie ma potrzeby uszczegółowienia wymogów, które musi spełnić instytucja klasyfikacyjna, w szczególności z uwagi na fakt, że ww. wymagania będą podlegały ocenie przez Komisję Europejską.</p>
5	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Uwaga nr 4 Art. 34da ust. 4 proponuje się zastąpienie wyrażenia „... przez komisję inspekcyjną” na wyrażenie „... przez organ inspekcyjny”</p>	<p>Uwaga niewwzględniona Przedmiotowe zmiany w zakresie zastąpienia komisji inspekcyjnej przez organ inspekcyjny nie są wymagane przez przepisy dyrektywy 2016/1629, a tym samym są</p>

			zbyteczne.
6	Akademia Morska w Szczecinie	<p>Uwaga nr 5</p> <p>W załączniku do dyrektywy, w art. 2.01 pn. Organy inspekcyjne w pkt. 4 wprowadzono następujący zapis:</p> <p>„Organy inspekcyjne mogą korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych ekspertów zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi”</p> <p>Zasadnym jest rozważenie wprowadzenia bliźniaczego zapisu w ustawie, szczególnie w kontekście spraw szczególnie skomplikowanych. W związku z możliwością „migracji” statków morskich, które po przerejestrowaniu będą mogły ubiegać się o unijne świadectwo zdolności żeglugowej przed organami administracji śródlądowej, koniecznym staje się możliwość korzystania z wiedzy ekspertów „zewnętrznych” przy przeprowadzaniu czynności inspekcyjnych.</p>	<p>Uwaga niewzględzona</p> <p>W projekcie ustawy, w dodawanych ust. 6 w art. 10a, znajduje już się przepis przewidujący możliwość korzystania przez komisję inspekcyjną ze wsparcia ekspertów zewnętrznych.</p>
7	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	<p>W związku z toczącym się procesem nowelizacji ustawy o żegludze śródlądowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przedstawia propozycję zmiany zapisów ustawy w rozdziale 6a, poświęconemu Usługom informacji rzecznej (RIS). W tym obszarze, z punktu widzenia potrzeb widzimy za zasadne ujęcie portów (w tym portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki) jako interesariuszy usług świadczonych przez RIS na obszarze śródlądowych dróg wodnych, a także jako dopełnienie tego typu usług świadczonych w ramach VTMS na wodach morskich.</p> <p>Wprowadzenie portów do katalogu funkcjonalności systemu RIS przyczyni się do poprawy możliwości realizowania przez te podmioty statutowych działań i do poprawy obsługi transportu. Porty stanowią główne węzły transportowe, w których obrót ładunków odbywa się z wykorzystaniem wielu gałęzi transportu. Usługi RIS oferowane zarządcom portów, w tym w szczególności portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (szczególnie tych zlokalizowanych na styku wód morskich i wód śródlądowych), pozwoliłoby na lepsze zarządzanie portami przy użyciu dedykowanych do tego celu systemów teleinformatycznych (integrujących informacje dostarczane w ramach RIS czy VTMS z wykorzystaniem Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków - AIS). Dostęp do taktycznych i strategicznych informacji o ruchu żeglugowym na śródlądowych drogach wodnych oraz informacji o statkach i ładunkach, pozwoliłoby na znacznie lepsze monitorowanie przepływu statków i ładunków w obszarze portów oraz usprawnienie pracy terminali portowych choćby poprzez zwiększenie możliwości dokładnego planowania przeładunków i skrócenia czasu ich trwania oraz egzekwowania należnych opłat portowych.</p>	<p>Uwagi niewzględzone</p> <p>Zgłoszone uwagi wykraczają poza zakres implementacji dyrektywy 2016/1629 i nie są przedmiotowo powiązane z projektem ustawy.</p> <p>Zasadność i celowość wprowadzenia przedmiotowych zmian mogłaby być ustalona dopiero po dokładnej i specjalistycznej analizie.</p>

		<p>Usprawni to również powiązanie ze sobą różnych gałęzi transportu skumulowanych w portach.</p> <p>W związku z tym proponujemy następujące zmiany: - w art. 47a ust. 2 dodać „porty” jako interesariuszy usług RIS;</p> <p><u>Proponowane brzmienie zapisu:</u> „RIS mają na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego polegające na zwiększeniu jego bezpieczeństwa, zmniejszeniu oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnieniu współdziałania z innymi rodzajami transportu i z portami, w szczególności przez udostępnianie użytkownikom RIS informacji o: 1) warunkach żeglugowych, w tym informacji hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych (informacje o drogach wodnych); 2) podejmowaniu działań dotyczących aktualnej sytuacji żeglugowej w ruchu lokalnym (taktyczne informacje o ruchu); 3) podejmowaniu działań średnio- i długoterminowych przez użytkowników RIS strategiczne informacje o ruchu).”</p> <p>- w art. 47c ust. 1 pkt 3 wprowadzić „zarządców portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej” do katalogu podmiotów, którym dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej udostępnia dane dotyczące statków i przewożonych towarów;</p> <p><u>Proponowane brzmienie zapisu:</u> „udostępnianie organom administracji publicznej, zarządcom portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz państwom członkowskim elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku i przewożonych towarów;</p>	
8	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN)	<p>Walka z przestępczością w obrocie paliwami ciekłymi od lat stanowi główny problem branży paliwowej, a także wyzwanie dla administracji państwowej. W okresie 2016-2017 przyjęto trzy fundamentalne dla rynku paliw ciekłych w Polsce ustawy regulujące rynek paliw ciekłych, mające na celu rozwiązanie tego nabrzmiałego problemu:</p> <p>a) ustawę z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (tzw. pakiet paliwowy); b) ustawę z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy — Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (tzw. pakiet energetyczny) c) ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (tzw. pakiet transportowy).</p>	<p>Uwagi niewwzględnione Zgłoszona uwagi wykraczają poza zakres implementacji dyrektywy 2016/1629 i nie są przedmiotowo powiązane z projektem ustawy. Ponadto propozycje POPiHN dotyczą, co do zasady, kompetencji w zakresie nadzoru nad podmiotami prowadzącymi obrót paliwami dla żeglugi śródlądowej, m.in. stacjami paliw, przewoźnikami drogowymi paliw. Natomiast kompetencje dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, określone, co do zasady, w art. 9 ust. 2</p>

	<p>Przyjęte rozwiązania wprowadzają nowe standardy działalności na rynku paliw ciekłych, nowe obowiązki informacyjne dla podmiotów w branży, tworzą sieć ogólnodostępnych rejestrów dotyczących podmiotów branży, wreszcie wprowadzają nowe zasady nadzoru nad rynkiem, który ma być realizowany przez Prezesa URE we współpracy z wszystkimi najważniejszymi organami kontrolującymi działalność przedsiębiorców paliwowych na podstawie właściwych przepisów, dotyczących między innymi ochrony środowiska, podatków, wymagań budowlanych, dozoru technicznego, metrologicznych, ochrony przeciwpożarowej czy bezpieczeństwa i higieny pracy.</p> <p>I. Przedmiotowe regulacje dotyczą także nadzoru nad rynkiem dostaw paliw ciekłych, wykorzystywanych w żegludze śródlądowej oraz w zakresie prowadzenia operacji logistycznych (magazynowania i przeładunków paliw ciekłych) z wykorzystaniem infrastruktury paliw ciekłych, zlokalizowanej w portach lub przystaniach śródlądowych dróg wodnych. Należy stwierdzić, że na rynku paliw żeglugowych w Polsce funkcjonują co do zasady trzy główne rodzaje paliw, którymi są:</p> <p>a) olej napędowy do silników statków na morzu z zawartością siarki do 0,1% zabarwiony (solvent blue) i znakowany (solvent yellow) do celów akcyzowych;</p> <p>b) olej napędowy do silników statków na wodach śródlądowych z ograniczoną zawartością siarki do 20 ppm zabarwiony (solvent blue) i znakowany (solvent yellow) do celów akcyzowych;</p> <p>c) ciężkie oleje opałowe do silników statków morskich — o kolorze czarnym ze względu na zawartość osadów pozostałościowych z różną zawartością siarki — nie wymagają z reguły barwienia zgodnie z przepisami akcyzowymi.</p> <p>II. W zakresie identyfikowanych nieprawidłowości na rynku paliw żeglugowych POPIHN stwierdza, że mogą występować one w następujących obszarach:</p> <p>1) odbiorców, którzy odbierają olej napędowy na swoje statki, ale go na nich nie zużywają w całości jako paliwo żeglugowe, tylko fałszują ewidencję zużycia na jednostkach i wyprowadzają nielegalnie na ląd paliwo (zabarwione i oznakowane) do celów napędowych lub opałowych, nie płacąc wymaganych podatków;</p> <p>2) odbiorców i przedsiębiorców handlujących paliwami, gdzie paliwo nie trafia na statek tylko do nielegalnego odbarwienia i sprzedaży jako paliwo silnikowe lub grzewcze;</p> <p>3) dostawców paliw żeglugowych obracających zarówno paliwami lądowymi jak i żeglugowymi, którzy w zмовie z klientami będącymi uprawnionymi podmiotami zużywającymi kupują fałszywe dokumenty dostaw na statki, których nigdy fizycznie</p>	<p>ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) odnoszą się do nadzoru w zakresie bezpieczeństwa żeglugi nad statkami oraz armatorami statków żeglugi śródlądowej, którzy są wyłącznie odbiorcami paliw.</p> <p>Nałożenie nowych obowiązków na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, zaproponowanych przez POPIHN, nie wydaje się uzasadnione ekonomicznie. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej nie posiadają niezbędnego wyposażenia ani też wiedzy i doświadczenia w zakresie kontroli stacji paliw. W związku z powyższym nałożenie nowych obowiązków, zaproponowanych przez POPIHN, związane byłoby z koniecznością poniesienia znacznych wydatków ponoszonych na wyposażenie urzędów żeglugi śródlądowej oraz przeszkolenie pracowników i zatrudnienie dodatkowych, odpowiednio wykształconych kadr.</p> <p>Nowe zadania dotyczące nadzoru nad obrotem paliw w żegludze śródlądowej nie wpisują się w zakres zadań dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, będących organami nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi (statków, armatorów tych statków), a nie organami nadzoru nad stacjami paliw oraz przewoźnikami tych paliw (w większości przypadków drogowymi przewoźnikami).</p>
--	---	--

nie wykonują lub wykonują tylko częściowo, a w rzeczywistości wyprowadzają sami nielegalnie paliwo do zużycia na ładzie (cele napędowe lub grzewcze);

4) braku jednoznacznej identyfikacji podmiotów (w treści wydawanych koncesji na obrót paliwami ciekłymi, obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, koncesje na magazynowanie i przeładunek paliw ciekłych), że ich działalność dotyczy operacji na paliwach żeglugowych oraz miejsc (portów, przystani), w których legalnie mogą prowadzić operację dostaw tych paliw, co sprzyja ukrywaniu się tych podmiotów w ogólnej liczbie pod 6,5 tys. wydawanych koncesji dotyczących paliw ciekłych;

5) wykorzystania infrastruktury portowej do przeładunku paliw ciekłych, w tym infrastruktury transportowej paliw żeglugowych przeznaczonej teoretycznie do zaopatrywania statków, jednak realnie do regularnej podaży paliw silnikowych na ład z naruszeniem wymagań technicznych, ochrony środowiska i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;

6) naruszania norm jakościowych dla paliw żeglugowych, co jest spowodowane rozproszonym systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw żeglugowych (kontrola jakości paliw w żegludze śródlądowej realizowana jest przez wojewódzkich inspektorów inspekcji ochrony środowiska, zaś w portach morskich przez urzędy morskie). Brak jest oficjalnych danych o ilości i skali tych kontroli oraz powiązaniu kontroli negatywnych z sankcjami koncesyjnymi oraz podatkowymi.

III. Zdaniem POPIHN największe ryzyko powstawania nadużyć może dotyczyć nielegalnego obrotu olejem napędowym do statków żeglugi śródlądowej ze względu na parametry jakościowe tego paliwa, odpowiadające normom do pojazdów samochodowych. Wykorzystanie oleju żeglugowego przeznaczonego do napędu statków morskich -ze względu na zawartość siarki i z reguły wyższą gęstość (przeciętnie 850 - 890 kg/m³ w 15C) — do silników samochodowych jest technicznie problematyczne. Tym bardziej do tego celu nie nadają się pozostałościowe ciężkie paliwa żeglugowe. Aktualny legalny popyt na paliwa do żeglugi śródlądowej szacujemy na ok. 6 tys. ton rocznie. Należy założyć, że wraz ze wzrostem znaczenia żeglugi śródlądowej w Polsce, w tym realizacji polityki państwa tym zakresie (udroźnienie odrzańskiego szlaku wodnego, w tym pogłębienie toru wodnego Swinoujście- Szczecin, udrożnienie wiślanej drogi wodnej Warszawa-Gdańsk), rynek paliw żeglugowych będzie rosnać proporcjonalnie do rosnącego wykorzystania tej gałęzi transportu w Polsce. Dlatego też POPIHN uważa, że dla realizacji tych planów konieczne jest wypracowanie kompleksowych, skutecznych mechanizmów nadzoru nad rynkiem paliw żeglugowych, poprzez wdrożenie rozwiązań regulacyjnych i podatkowych, które skutecznie uszczelniają podaż rosnących ilości tego paliwa na rynek.

IV. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania rynku paliw żeglugi śródlądowej w

Polsce oraz uwzględniając wiodącą rolę urzędów żeglugi śródlądowej w Polsce w zakresie nadzoru nad prawidłowym funkcjonowaniem portów i przystani śródlądowych, do których należy także zaliczyć także organizację bezpiecznych dostaw paliw ciekłych na potrzeby tej żeglugi oraz prowadzenia operacji logistycznych na paliwach ciekłych na terenie portów, POPIHN postuluje, aby w toku dalszych prac nad projektem ustawy uzupełnić kompetencje nadzorcze dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej o nowe rozwiązania (uprawnienia), które przyczynią się do zapewnienia większego bezpieczeństwa i transparentności rynku paliw dla żeglugi śródlądowej w Polsce.

W szczególności POPIHN postuluje, aby uzupełnić projekt ustawy o nowe uprawnienia dla Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej obejmujące:

- a) kontrolę podmiotów w zakresie posiadania przez nich wymaganych prawem energetycznym koncesji paliwowych uprawniających do prowadzenia dostaw paliw ciekłych do statków żeglugi śródlądowej i realizacji usługowych operacji magazynowania i przeładunku paliw ciekłych na terenach portów, przystani lub innych wyznaczonych do tego miejsc w ramach śródlądowych dróg wodnych;
- b) kontrolę podmiotów w zakresie wymaganego prawem energetycznym zgłoszenia do Prezesa URE eksploatowanej lub trawle wyłączonej przez nich infrastruktury paliw ciekłych (instalacje magazynowania i/lub przeładunku paliw ciekłych, stacje paliw ciekłych, w tym pływające stacje paliw ciekłych, barki) wykorzystywanych do dostaw paliw na terenach portów, przystani itp. w ramach śródlądowych dróg wodnych;
- c) prawo do opiniowania dla Prezesa URE wniosków o udzielenie, przedłużenie, cofnięcie koncesji paliwowych dla podmiotów, zamierzających realizować dostawy paliw ciekłych na potrzeby żeglugi śródlądowej lub prowadzić operacje paliwowe na terenach portów, przystani/innych wyznaczonych do tego miejsc w ramach śródlądowych dróg wodnych;
- d) prawo do fakultatywnych kontroli jakości paliw wykorzystywanych w żegludze śródlądowej realizowanej na infrastrukturze paliw ciekłych, zlokalizowanej na nabrzeżach oraz w zbiornikach statków żeglugi śródlądowej;
- e) obowiązek przekazywania do Prezesa URE oraz Krajowej Administracji Skarbowej informacji o zidentyfikowanych nieprawidłowościach w zakresie prowadzenia działalności paliwowej na terenach portów, przystani/innych wyznaczonych do tego miejsc w ramach śródlądowych dróg wodnych, które mogą stanowić naruszenie warunków udzielonych koncesji paliwowych lub naruszenie przepisów podatkowych dotyczących paliw żeglugi śródlądowej.

Zdaniem POPIHN przedstawione propozycje przyczynią się do wdrożenia kompleksowego oraz skutecznego systemu nadzoru nad rynkiem paliw żeglugowych

		w Polsce. Stoimy na stanowisku, że nowelizacja ustawy o żegludze śródlądowej daje możliwość przyjęcia proponowanych przez nas rozwiązań. Ponownie deklarujemy wsparcie w konsultowaniu wypracowywanych rozwiązań podatkowych oraz regulacyjnych dotyczących rynku paliw żeglugowych w Polsce.	
9	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Ze względu na potrzebę ujednoczenia terminologii projektu z pojęciami implementowanej dyrektywy 2016/1629 oraz w celu spójności tworzonego systemu Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych wskazuje na konieczność zmian w projektowanych art. 34 ab ust. 2–5 ustawy o żegludze, to jest zastąpienia sformułowań „udostępniania i powierzania” pojęciem „przekazywania”.	Uwaga została uwzględniona poprzez zastąpienie w art. 34ab użytych sformułowań „udostępniania i powierzania” pojęciem „przekazywania”.
10	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Dodatkowo, w art. 34 ab ust. 3–5 ustawy o żegludze, niezbędne jest uzupełnienie przepisów o jednoznaczne wskazanie, że uprawnienia dyrektora urzędu żeglugi wynikające z tych przepisów dotyczą przekazywania danych do państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej.	Uwaga nie została uwzględniona . Projektowany przepis w ust. 3 jednoznacznie wskazuje, że dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przekazania danych, o których mowa w ust. 1, stanowiących dane osobowe, wyłącznie organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej. Kolejne ustępy zaś normują jedynie warunki i zasady tego powierzenia i nie wymagają doprecyzowania.
11	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	W opinii Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych konieczna jest również zmiana projektowanego art. 34 ab ust. 3 ustawy o żegludze (celem dostosowania przepisu do brzmienia art. 19 ust. 4 dyrektywy 2016/1629) w takim zakresie, by w przytoczonym przepisie znalazło się odniesienie do rozdziału V RODO (tak jak w art. 19 ust. 4 dyrektywy 2016/1629).	Uwaga nie została uwzględniona . Projektowany przepis normuje, że przekazywanie danych osobowych następuje na zasadach i warunkach przewidzianych w rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1.) dalej „RODO”. Tym samym przedmiotowy przepis przesądza, że zastosowanie ma całe RODO, w tym jego rozdział V i nie ma konieczności jego wyszczególniania.
12	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Omawiany przepis projektu powinien również ulec modyfikacji poprzez skreślenie w nim pkt 2 (odesłanie do ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych), ponieważ zasady i warunki ochrony danych osobowych wynikają bezpośrednio z RODO, a nie z ustawy z dnia Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych.	Uwaga została uwzględniona poprzez wykreślenie pkt. 2 odsyłającego do ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC119)
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU	Wejście w życie ustawy planowane jest po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Wskazany termin ma zapewnić odpowiedni czas podmiotom, na które oddziałuje ustawa na dostosowanie się do zmian w niej przewidzianych. Z drugiej strony wskazany termin został wyznaczony z uwzględnieniem konieczności pilnego wdrożenia ww. dyrektywy 2016/1629, która powinna zostać implementowana do polskiego systemu prawnego do dnia 7 października 2018 r.. Prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi do znowelizowanej ustawy o żegludze śródlądowej, których wejście w życie jest konieczne do pełnego wdrożenia do prawa polskiego ww. dyrektywy 2016/1629, planuje się prowadzić równoległe z pracami nad ustawą, żeby mogły wejść one w życie łącznie z ustawą.

Jednostka redakcyjna dyrektywy	Treść przepisu dyrektywy 2016/1629	Konieczność wdrożenia a T/N	Jednostka redakcyjna projektu ustawy	Treść przepisu projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej
art. 1	W niniejszej dyrektywie ustanawia się:	N	-	-

	a) wymagania techniczne niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek żeglujących po śródlądowych drogach wodnych, o których mowa w art. 4; oraz	N		-
	b) klasyfikację tych śródlądowych dróg wodnych.	N		-
art. 2	1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do następujących jednostek:	-		
	a) statków o długości (L) co najmniej 20 metrów;	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy - zmiana art. 30 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o żegludze”.	Art. 1 pkt 13) art. 30 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m, - uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.
	b) statków, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 m3;	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy - zmiana art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy o żegludze	Art. 1 pkt 13) art. 30 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 2) statków, których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m3,
	c) holowników i pchaczy przeznaczonych do holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a) i b), albo urządzeń pływających lub przeznaczonych do przemieszczania takich jednostek lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy - zmiana art. 30 ust. 1 ustawy o żegludze	Art. 1 pkt 13) art. 30 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m, 2) statków, których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m3, 3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2 lub pkt 5, lub przemieszczania takich statków w zestawach sprzężonych, 4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów, 5) statków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f - uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.

d) statków pasażerskich;	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy - zmiana art. 30 ust. 1 pkt 4 ustawy o żegludze	Art. 1 pkt 13) art. 30 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów,”
e) urzędzeń pływających	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy - zmiana art. 30 ust. 1 pkt 5 ustawy o żegludze oraz art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawą o żegludze	Art. 1 pkt 13) art. 30 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 5) statków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f - uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.” Art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 1) statek - urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
2.Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:	-		
a) promów;	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy	Art. 1 pkt 13) art. 31 otrzymuje brzmienie: „Art. 31. Wymogu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej nie stosuje się do promów.”;
b) okrętów wojennych;	T	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy	Art. 1 pkt 2) art. 4 otrzymuje brzmienie: „Art. 4. 1. Przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z uwzględnieniem ust. 2.
c) statków morskich, w tym morskich holowników i pchaczy, które: (i) pływają lub stoją w akwenach wód pływowych; lub	T	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy	Art. 1 pkt 2) art. 4 otrzymuje brzmienie: „Art. 4. 1. Przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji i łączności oraz

<p>(ii) okresowo pływają po śródlądowych drogach wodnych, pod</p>			<p>oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z uwzględnieniem ust. 2.</p>
<p>warunkiem że mają one co najmniej:</p>			<p>2. Przepisy ustawy dotyczące unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się także do statków morskich spełniających warunki, o których mowa w art. 30 ust. 1 pkt 1-5, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem statków:</p>
<p>— świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) lub równoważne świadectwo; świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973/78 r. (MARPOL),</p>			<p>1) posiadających świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177, z 2005 r. poz. 1016, z 2008 r. poz. 1173 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173), zwaną dalej „konwencją SOLAS”, lub równoważne świadectwo, świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372), zwaną dalej „konwencją o liniach ładunkowych”, lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z 2016 r. poz. 1979 oraz z 2017 r. poz. 1449) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową</p>
<p>— w przypadku statków morskich nieobjętych konwencją SOLAS, Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych z 1966 r. lub konwencją MARPOL – stosowne świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,</p>		<p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy</p>	
<p>— w przypadku statków pasażerskich nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwsze – certyfikat dotyczący reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE (1), lub</p>	<p>T</p>		
<p>— w przypadku jednostek rekreacyjnych nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwszym – świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa</p>			

				<p>konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowanym przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679), zwaną dalej „konwencją MARPOL”;</p> <p>2) nieobjętych konwencją SOLAS, konwencją o liniach ładunkowych lub konwencją MARPOL:</p> <p>a) w przypadku statków morskich - posiadających świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,</p> <p>b) w przypadku statków pasażerskich - posiadających certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.), lub</p> <p>c) w przypadku statków używanych do uprawiania sportu lub rekreacji - posiadających świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.”;</p>
art. 3	Definicje	-		
	Na potrzeby niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:	N		
	a) „jednostka” oznacza statek lub urządzenie pływające;	N		
	b) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;	N		
	c) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;	N		
	d) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych;	N		
	e) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;	N		
	f) „statek pasażerski” oznacza statek do wycieczek jednodniowych lub statek kabinowy zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12	N		

pasażerów;			
g) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;	N		
h) „instalacja pływająca” oznacza konstrukcję pływającą, z reguły nieprzeznaczoną do przemieszczania, taką jak zakład kąpielowy, dok, molo lub hangar łodzi;	N		
i) „obiekt pływający” oznacza tratwę lub inne obiekty pojedynczo lub zespołowo zdolne do żeglugi, niebędące statkiem, urządzeniem pływającym ani instalacją pływającą;	N		
j) „jednostka rekreacyjna” oznacza statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych;	N		
k) „statek o dużej prędkości” oznacza jednostkę z napędem, która może osiągać prędkość ponad 40 km/h względem wody;	N		
l) „wyporność” oznacza zanurzoną objętość statku w m ³ ;	N		
m) „długość (L)” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, bez steru i bukszprytu;	N		
n) „szerokość (B)” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);	N		
o) „zanurzenie (T)” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;	N		
p) „połączone śródlądowe drogi wodne” oznacza drogi wodne państwa członkowskiego połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego za pomocą śródlądowych dróg wodnych, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym lub międzynarodowym.	N		

art. 4	Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych	T	- (na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy o żegludze) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmieniające rozporządzenia w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państwa członkowskich Unii Europejskiej	
	1. Na potrzeby niniejszej dyrektywy unijne śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się w następujący sposób:			
	a) rejony 1, 2, 3 i 4: (i) rejony 1 i 2: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 1; (ii) rejon 3: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 2; (iii) rejon 4: wszystkie pozostałe śródlądowe drogi wodne, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym;			
	b) rejon R: te spośród dróg wodnych, o których mowa w lit. a), dla których wydaje się świadectwa zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w brzmieniu tego artykułu obowiązującym w dniu 6 października 2016 r.			
	2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących zmian załącznika I w celu zmiany klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodania lub skreślenia dróg wodnych. Takie zmiany załącznika I mogą być dokonywane jedynie na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego dotyczący dróg wodnych znajdujących się na jego terytorium.	N		
art. 5	Zgodność z wymaganiami technicznymi i wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa	-		
	1. Państwa członkowskie zapewniają, by jednostki, o których mowa w art. 2 ust. 1, pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, były budowane i utrzymywane zgodnie z wymaganiami zawartymi w niniejszej dyrektywie.	T	art. 1 pkt 19 projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”;
	2. Zgodność jednostki z ust. 1 jest potwierdzana za pomocą świadectwa	T	Art. 34b ust. 1 i 2	Art. 34b. 1. W celu wydania unijnego świadectwa zdolności

	wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą.		ustawy o żegludze	żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora. 2. Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.
art. 6	Unijne świadectwa zdolności żeglugowej	-		
	1.Unijne świadectwa zdolności żeglugowej są wydawane przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, sprawdzają, czy danej jednostce nie wydano już ważnego świadectwa, o którym mowa w art. 7.	T	- art. 1 pkt 10 projektu ustawy, - art. 1 pkt 17 i 15 - (na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy o żegludze) rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - art. 1 pkt 3 lit. a projektu ustawy	Art. 1 pkt 10) użyty w art. 28 w ust. 1 w pkt 1, w art. 29 w ust. 1, 3 i 4, w art. 32 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 5, w art. 33 w ust. 1 i 2, w art. 34b w ust. 1 oraz w art. 34g w ust. 2, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyraz „wspólnotowe” zastępuje się użytym w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazem „unijne”; Art. 1 pkt 3) w art. 5 ust. 1 a) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) dokument bezpieczeństwa statku - unijne świadectwo zdolności żeglugowej, tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej;”, Art. 1 pkt 17 - art. 34 otrzymuje brzmienie: „Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi i aktualizuje rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej zawierający informacje o wydanych, odnowionych i przedłużonych: 1) unijnych świadectwach zdolności żeglugowej; 2) tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej; 3) uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowych. 2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej kierując się wymaganiami prawa Unii Europejskiej.”; Art. 1 pkt 15) w art. 33 lit. d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: „4. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza oświadczenie o utracie tego świadectwa.

			<p>5. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało uszkodzone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza uszkodzone unijne świadectwo zdolności żeglugowej.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) <p>- kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;</p>
2.Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.	T	<p>- art. 1 pkt 15 lit. d - (na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o żegludze) rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej</p>	<p>Art. 1 pkt 15) w art. 33 lit. d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: „6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) <p>- kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;</p>
3.Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.	T	<p>- art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy</p>	<p>Art. 1 pkt 11 w art. 28: lit. d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu:</p> <p>9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw</p>

				<p>zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy.</p> <p>10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.”;</p>
4.Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest jednostkom po inspekcji technicznej przeprowadzonej przed dopuszczeniem danej jednostki do eksploatacji; inspekcja ta ma na celu sprawdzenie, czy jednostka spełnia wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.	T	Art. 34b ust. 1 i 2 ustawy o żegludze oraz art. 1 pkt 19 projektu ustawy art. 28 ustawy o żegludze	<p>Art. 34b ust. 1 i 2 ustawy o żegludze: Art. 34b.</p> <p>1. W celu wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora.</p> <p>2. Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.</p> <p>Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”, b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, oraz datę rozpoczęcia ich stosowania.”, art. 28.</p> <p>1. Statek może być dopuszczony do żeglugi po uzyskaniu jednego z następujących dokumentów bezpieczeństwa statku: 1) unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 3) świadectwa zdolności żeglugowej, 4) uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej</p>	

				- stwierdzających, że statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa określonym w art. 27 pkt 1-4.
	5.Zgodność jednostki z dodatkowymi wymaganiami, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2, jest sprawdzana, w stosownych przypadkach, podczas inspekcji technicznych przewidzianych w ust. 4 niniejszego artykułu i w art. 29 lub podczas inspekcji technicznej przeprowadzanej na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela.	T	Art. 29 ust. 4 ustawy o żegludze	Art. 29 ust. 4. W celu dokonania zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, dla ustalenia czy spełnia on wymagania techniczne dla tego rejonu pływania.
	6.Procedury składania wniosków o przeprowadzenie inspekcji oraz określania miejsca i terminu inspekcji leżą w zakresie kompetencji właściwych organów wydających unijne świadectwo zdolności żeglugowej. Właściwy organ określa dokumenty, które należy przedłożyć. Procedura musi przebiegać w taki sposób, aby inspekcja mogła się odbyć w rozsądnym terminie po złożeniu wniosku.	T	Art. 34c ust. 4 ustawy o żegludze, art. 34b ust. 1 tej ustawy Art. 12 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. –Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), zwana dalej „K.p.a.”	Art. 34c. 4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzory: a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej, b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej; 2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych; 3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 2000 zł. Art. 34b. [Inspekcja techniczna] 1. W celu wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora. Art. 12. [Zasada szybkości i prostoty postępowania] § 1. Organy administracji publicznej powinny działać w sprawie wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do jej załatwienia. § 2. Sprawy, które nie wymagają zbierania dowodów, informacji lub wyjaśnień, powinny być załatwione niezwłocznie.
	7. Na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela właściwe organy państwa członkowskiego wydają unijne świadectwo zdolności żeglugowej jednostce niepodlegającej przepisom niniejszej dyrektywy, jeżeli ta jednostka spełnia wymagania określone w niniejszej dyrektywie.	T	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy	Art. 1 pkt 13 art. 30 str.2 otrzymuje brzmienie: „Art. 30. 2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być wydane na wniosek armatora także dla innego statku niż określony w ust. 1, jeżeli statek ten spełnia wymagania do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określone w ustawie.”;
art. 7	Obowiązek posiadania świadectwa	-		

	Jednostki pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, muszą posiadać oryginały następujących dokumentów:	T	Art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy	Art. 1 pkt 11 lit. d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się: 1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4; 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - jeżeli zostały wydane dla danego statku.
	a) podczas pływania po drogach wodnych rejonu R: — świadectwo wydane zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie; albo — unijne świadectwo zdolności żeglugowej poświadczające całkowitą zgodność jednostki, w odpowiednich przypadkach na podstawie przepisów przejściowych załącznika II do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do jednostek żeglujących po Renie (rejon R), z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy, w przypadku których stwierdzono równoważność z wymaganiami technicznymi określonymi w zastosowaniu zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie zgodnie z obowiązującymi zasadami i procedurami;	T	Art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy	Art. 1 pkt 11 lit. d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się: 1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4; 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - jeżeli zostały wydane dla danego statku.
	b) podczas pływania po innych drogach wodnych – unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w tym, w odpowiednich przypadkach, wszelkie uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z art. 8 niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy	Art. 1 pkt 11 lit. d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się: 1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4; 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - jeżeli zostały wydane dla danego statku.
art. 8	Uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej	-		
	1. Jednostki posiadające ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie otrzymują uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 12 i 16 projektu ustawy	Art. 1 pkt 12 lit. a) w art. 29: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadku wprowadzenia przez państwo członkowskie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych na określonych drogach wodnych tego państwa, w celu dopuszczenia statku do żeglugi na tych drogach, należy uzyskać: 1) dodatkowy wpis do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - w przypadku posiadania ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez wpisu, o którym mowa w pkt 1, lub świadectwa,

				<p>o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.”, 16) po art 33 dodaje się art. 33a-33c w brzmieniu: „Art. 33a. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek armatora, wydaje dla statku uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, odnawia to świadectwo lub przedłuża termin jego ważności, w przypadku gdy statek posiada ważne: 1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej, lub 2) świadectwo, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3. 2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się: 1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej, o której mowa w art. 29 ust. 5; 2) kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2. 3. Do wniosku o odnowienie albo przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć także uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej. 4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienia tego świadectwa albo przedłużenia terminu jego ważności w przypadku, gdy nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1 lub gdy statek nie spełnia dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych określonych dla wnioskowanego rejonu pływania. 5. W sprawie o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienie tego świadectwa oraz przedłużenie terminu jego ważności przepis art. 28 ust. 3 dotyczący unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio.</p>
	<p>2.Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II i wydawane przez właściwe organy z zachowaniem warunków określonych dla danych dróg wodnych.</p>	T	Art. 1 pkt 16 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 16) po art 33 dodaje się art. 33a-33c w brzmieniu: „art. 33c. 3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 3) wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej</p>

				- kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
art. 9	Tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej	-		
	1. Właściwe organy państw członkowskich mogą wydawać tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej:	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy- Art. 34h ust. 3 ustawy o żegludze oraz art. 1 pkt 11 lit. c projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 23 „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) statek, za zgodą dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, ma odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej; 2) dla tego statku armator złożył wniosek o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - przed wydaniem tego duplikatu; 3) dla tego statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmówił wydania, odnowienia lub cofnął unijne świadectwo zdolności żeglugowej, a jego armator odwołał się od jednej z tych decyzji i postępowanie w tej sprawie nie jest zakończone; 4) uzyskano dokument, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, oraz złożono wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - do czasu rozpatrzenia tego wniosku; 5) statek nie spełnia niektórych warunków wymaganych dla wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej; 6) statek na skutek uszkodzenia nie jest zgodny z danymi zawartymi w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej; 7) dla tego statku przyznano odstępstwa od wymagań technicznych zgodnie z art. 25 ust. 1 lub art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 – przed wydaniem odpowiednich aktów wykonawczych przez Komisję Europejską. <p>2. Do wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową, a także w przypadku, o którym mowa w ust. 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pkt 1 - zgodę dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej na odbycie podróży do określonego miejsca w celu uzyskania

			<p>unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;</p> <p>2) pkt 2 - dokument potwierdzający złożenie wniosku o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający duplikat unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;</p> <p>3) pkt 3 - kopię decyzji o cofnięciu lub odmowie wydania, odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz dokument potwierdzający złożenie odwołania od tej decyzji, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający tę decyzję;</p> <p>4) pkt 4 - kopię zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji technicznej.</p> <p>3. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa się warunki uprawiania żeglugi, w tym wymagania bezpieczeństwa dla statku, niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, biorąc pod uwagę rodzaj, przeznaczenie statku oraz przesłankę wydania tego dokumentu, o której mowa w ust. 1 pkt 1-7.</p> <p>4. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, wydanym na podstawie ust. 1 pkt 1, 5 albo 6, określa się także miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży.</p> <p>5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1:</p> <p>1) pkt 1, 5 i 6 - na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu;</p> <p>2) pkt 2 i 4 - na okres nie dłuższy niż 2 miesiące;</p> <p>3) pkt 3- na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy;</p> <p>4) pkt 7 - na okres 6 miesięcy.</p> <p>6. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane na podstawie ust. 1 pkt 7, przedłuża się do czasu wydania przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 1 albo art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 aktu wykonawczego albo zakończenia postępowania w sprawie wydania takiego aktu, każdorazowo na okres 6 miesięcy.</p> <p>7. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej następuje przez wydanie nowego dokumentu tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.</p>
--	--	--	---

				<p>8. Do tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio art. 33 ust. 3-5.</p> <p>9. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej możliwe jest w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7.</p> <p>10. Do wniosku o przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową.</p> <p>11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów.”;</p> <p>Art. 1 pkt 11) lit. c w art. 28 lit. c</p> <p>c) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej oraz tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;”</p>
a) jednostkom, które za zgodą właściwego organu mają odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 1) statek, za zgodą dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, ma odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;	
b) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, uszkodzone lub tymczasowo cofnięte, jak określono w art. 13 i 15 lub w załącznikach II i V;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 2) dla tego statku armator złożył wniosek o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - przed wydaniem	

				tego duplikatu; 3) dla tego statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmówił wydania, odnowienia lub cofnął unijne świadectwo zdolności żeglugowej, a jego armator odwołał się od jednej z tych decyzji i postępowanie w tej sprawie nie jest zakończone; 4) uzyskano dokument, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, oraz złożono wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - do czasu rozpatrzenia tego wniosku;
c) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest w trakcie przygotowywania po przeprowadzonej pozytywnie inspekcji;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 4) uzyskano dokument, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, oraz złożono wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - do czasu rozpatrzenia tego wniosku;	
d) jednostkom, w przypadku których nie są spełnione wszystkie warunki wymagane do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z załącznikami II i V;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 5) statek nie spełnia niektórych warunków wymaganych dla wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;	
e) jednostkom uszkodzonym w takim stopniu, że przestały być zgodne ze swoim unijnym świadectwem zdolności żeglugowej;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 6) statek na skutek uszkodzenia nie jest zgodny z danymi zawartymi w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej;	
f) instalacjom pływającym lub obiektom pływającym, w przypadku gdy organy właściwe do spraw specjalnych operacji transportowych uzależniły wydanie zgody na przeprowadzenie transportu specjalnego od uzyskania takiego tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, zgodnie	N			

z mającymi zastosowanie przepisami organu administracji żeglugi państw członkowskich;			
g) jednostkom korzystającym z odstępstwa od załączników II i V, zgodnie z art. 25 i 26 niniejszej dyrektywy, w oczekiwaniu na przyjęcie odpowiednich aktów wykonawczych.	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy: 7) dla tego statku przyznano odstępstwa od wymagań technicznych zgodnie z art. 25 ust. 1 lub art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 – przed wydaniem odpowiednich aktów wykonawczych przez Komisję Europejską.
2. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane wyłącznie w przypadku, gdy zdolność żeglugowa jednostki, instalacji pływającej lub obiektu pływającego zdaje się dostatecznie zapewniona. Jest ono sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: „Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy:” 11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.”;
3. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zawiera warunki uznane za niezbędne przez właściwy organ i obowiązuje:	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: 3. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa się warunki uprawiania żeglugi, w tym wymagania bezpieczeństwa dla statku, niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, biorąc pod uwagę rodzaj, przeznaczenie statku oraz przesłankę wydania tego dokumentu, o której mowa w ust. 1 pkt 1-7.
a) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), d), e) i f) - na jednorazowy konkretny przejazd, który ma się odbyć w dogodnym terminie, nieprzekraczającym jednego miesiąca;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: 5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1: 1) pkt 1, 5 i 6 - na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu; 2) pkt 2 i 4 - na okres nie dłuższy niż 2 miesiące;

				3) pkt 3- na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy; 4) pkt 7 - na okres 6 miesięcy.
	b) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) - przez stosowny okres;	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: 5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1: 1) pkt 1, 5 i 6 - na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu; 2) pkt 2 i 4 - na okres nie dłuższy niż 2 miesiące; 3) pkt 3- na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy; 4) pkt 7 - na okres 6 miesięcy.
	c) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. g) - przez okres sześciu miesięcy; tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być przedłużane za każdym razem o okresy sześciomiesięczne aż do przyjęcia odpowiedniego aktu wykonawczego.	T	Art. 1 pkt 23 projektu ustawy	Art. 1 pkt 23) art. 34h otrzymuje brzmienie: 5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1: 1) pkt 1, 5 i 6 - na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu; 2) pkt 2 i 4 - na okres nie dłuższy niż 2 miesiące; 3) pkt 3- na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy; 4) pkt 7 - na okres 6 miesięcy. 6. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane na podstawie ust. 1 pkt 7, przedłuża się do czasu wydania przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 1 albo art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 aktu wykonawczego albo zakończenia postępowania w sprawie wydania takiego aktu, każdorazowo na okres 6 miesięcy. 7. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej następuje przez wydanie nowego dokumentu tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio. 8. Do tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio art. 33 ust. 3-5. 9. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej możliwe jest w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7. 10. Do wniosku o przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową.
art. 10	Ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej	-		

1. Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej wydanych nowo zbudowanym jednostkom określa właściwy organ; okres ten wynosi nie więcej niż:	T	Art. 33 ust. 1 ustawy o żegludze	Art. 33. [Okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej] 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż:
a) pięć lat w przypadku statków pasażerskich i statków o dużej prędkości;	T	Art. 1 pkt 15 lit. a projektu ustawy	Art. 1 pkt 15) w art. 33: a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) 5 lat - w przypadku statku pasażerskiego lub statku o napędzie mechanicznym, który może osiągnąć prędkość powyżej 40 km/h;”;
b) dziesięć lat w przypadku wszystkich innych jednostek. Okres ważności wskazuje się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.	T	Art. 33 ust. 1 ustawy o żegludze Art. 1 pkt 15 projektu ustawy	Art. 33. [Okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej] 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż: 2) 10 lat - w przypadku statku innego niż określony w pkt 1. Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
2. W przypadku jednostek dopuszczonych do eksploatacji przed przeprowadzeniem inspekcji technicznej właściwy organ określa okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej indywidualnie w każdym przypadku, stosownie do wyników inspekcji. Okres ważności nie może jednak przekroczyć okresów określonych w ust. 1.	N		

art. 11	Wyjątkowe przedłużenie ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej	-		
	Ważność unijnego świadectwa zdolności żeglugowej może zostać wyjątkowo przedłużona bez inspekcji technicznej o okres nieprzekraczający sześciu miesięcy zgodnie z załącznikami II i V przez właściwy organ, który wydał lub odnowił to świadectwo. Przedłużenie ważności jest odnotowywane w tym świadectwie.	T	Art. 33 ust. 2 ustawy o żegludze	Art. 33. 2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez przeprowadzenia inspekcji technicznej statku na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, jeżeli statek jest przebudowywany lub znajduje się w miejscu, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji technicznej. Przedłużenie terminu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej odnotowuje się w tym świadectwie.
art. 12	Odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej	-		
	1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest odnawiane po upływie okresu ważności zgodnie z warunkami określonymi w art. 6, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej mogą być odnawiane przez dowolny właściwy organ notyfikowany Komisji na podstawie art. 6 ust. 3.	T	Art. 1 pkt 11 lit. b i d oraz art. 1 pkt 21 projektu ustawy	Art. 1 pkt 11) w art. 28: b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora: 1) wydaje dokument bezpieczeństwa - dla statku, który nie posiada dokumentu bezpieczeństwa; 2) odnawia dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 albo 2 - dla statku posiadającego ten dokument bezpieczeństwa, którego termin ważności upłynął; 3) przedłuża termin ważności dokumentu bezpieczeństwa dla statku posiadającego: a) ważny dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1: - pkt 1, - pkt 2 - wyłącznie w przypadku, o którym mowa w art. 34h ust. 6, b) dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 albo 4, którego termin ważności upłynął.”, d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa.” Art. 1 pkt 21) w art. 34e: a) w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) wstępnej - przed wydaniem lub odnowieniem dokumentu bezpieczeństwa statku,”

	2. W razie odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej do jednostek stosuje się przepisy przejściowe przewidziane w załączniku II, na warunkach określonych w tym załączniku.	T	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”;
art. 13	Wymiana unijnych świadectw zdolności żeglugowej	-		
	Każde państwo członkowskie określa warunki wymiany ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które zostało utracone lub uszkodzone. Warunki te wymagają, aby jednostka ubiegająca się o wymianę świadectwa w razie jego utraty przedłożyła oświadczenie o utracie świadectwa, a w razie jego uszkodzenia – zwróciła uszkodzone świadectwo. Na wymienionym świadectwie wskazuje się, że jest to duplikat.	T	Art. 1 pkt 15 lit. c i d projektu ustawy	Art. 1 pkt 15) w art. 33: c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uszkodzone, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora, wskazując na tym dokumencie, że jest to duplikat.”; d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: „4. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza oświadczenie o utracie tego świadectwa. 5. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało uszkodzone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza uszkodzone unijne świadectwo zdolności żeglugowej.”;
art. 14	Znaczące zmiany lub znaczące naprawy jednostki	-		
	W przypadku znaczących zmian lub znaczących napraw, które mają wpływ na zgodność jednostki z wymogami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, dotyczącymi stabilności jej konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech, jednostka ta jest ponownie poddawana, przed odbyciem następnego rejsu, inspekcji technicznej przewidzianej w art. 6.	T	Art. 34g ust. 1 ustawy o żegludze	Art. 34g. 1. W przypadku znaczących zmian lub napraw, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku, w szczególności na stabilność konstrukcji, żeglowność, zdolność wykonywania manewrów, rodzaj i przeznaczenie statku, przed odbyciem następnego rejsu statek jest ponownie poddawany inspekcji technicznej.
	Po tej inspekcji istniejące unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zmieniane w celu odzwierciedlenia zmienionych parametrów technicznych jednostki lub świadectwo to zostaje cofnięte i wydawane jest nowe świadectwo. Jeżeli nowe świadectwo jest wydawane w państwie członkowskim innym niż to, które wydało lub odnowiło pierwotne świadectwo, właściwy organ, który wydał lub odnowił świadectwo, jest odpowiednio informowany w ciągu 30 dni od daty wydania nowego	T	Art. 1 pkt 22 projektu ustawy	Art. 1 pkt 22) w art. 34g ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest obowiązany poinformować organ państwa członkowskiego, w którym wydano lub odnowiono unijne świadectwo zdolności żeglugowej danego statku, o wydaniu nowego świadectwa, odnowieniu lub przedłużeniu dotychczasowego świadectwa lub o dokonanych zmianach w dotychczasowym świadectwie dla

	świadectwa.			tego statku, w terminie 30 dni od dnia wydania nowego świadectwa, odnowienia lub przedłużenia dotychczasowego świadectwa lub dokonania zmian w dotychczasowym świadectwie.”;
art. 15	Odmowa wydania lub odnowienia oraz cofnięcie unijnych świadectw zdolności żeglugowej	-		
	1. Decyzja o odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera uzasadnienie. Decyzja jest doręczana właścicielowi jednostki lub jego przedstawicielowi wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej oraz o terminach mających zastosowanie w danym państwie członkowskim.	T	Art. 107 § 1 pkt 6, 7, 9 K.p.a.	Art. 107. [Elementy składowe decyzji] § 1. Decyzja zawiera: 6) uzasadnienie faktyczne i prawne; 7) pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania; 9) w przypadku decyzji, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego, sprzeciw od decyzji lub skarga do sądu administracyjnego - pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa, sprzeciwu od decyzji lub skargi oraz wysokości opłaty od powództwa lub wpisu od skargi lub sprzeciwu od decyzji, jeżeli mają one charakter stały, albo podstawie do wyliczenia opłaty lub wpisu o charakterze stosunkowym, a także możliwości ubiegania się przez stronę o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy.
	2. Ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej może zostać cofnięte przez właściwy organ, który je wydał lub odnowił, jeżeli jednostka przestała spełniać wymagania techniczne w nim określone.	T	Art. 34n ust. 1 pkt 4 i ust. 3 ustawy o żegludze	Art. 34n. [Cofnięcie dokumentu bezpieczeństwa statku] 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku cofa się w razie: 4) gdy stan techniczny statku nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania dokumentu bezpieczeństwa statku. 3. Dokument bezpieczeństwa statku cofa, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca, w którym znajduje się statek w czasie stwierdzenia utraty zdolności żeglugowej, zawiadamiając niezwłocznie o tym fakcie armatora statku i organ, który wydał ten dokument.
art. 16	Uznawanie świadectw żeglugowych jednostek wydanych w państwach trzecich	-		
	W oczekiwaniu na wejście w życie umów o wzajemnym uznawaniu świadectw żeglugowych między Unią a państwami trzecimi właściwe organy państwa członkowskiego mogą uznać świadectwa żeglugowe	T	Art. 28 ust. 4 i 5 ustawy o żegludze	Art. 28. 4. Uznaje się: 1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa

	jednostek wydane w państwach trzecich do celów żeglugi w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego.			członkowskiego; 2) inny dokument dopuszczający statek do żeglugi wydany przez: a) właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej, b) właściwy organ państwa trzeciego zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej, z zastrzeżeniem ust. 5; 3) świadectwo wydane zgodnie z art. 22 Konwencji z dnia 17 października 1868 r. o żegludze na Renie, w brzmieniu nadanym zrewidowaną Konwencją z dnia 20 listopada 1963 r. o żegludze na Renie, zwanej dalej "Konwencją o żegludze na Renie". 5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje, po przeprowadzeniu inspekcji statku, pozwolenie, o którym mowa w art. 15 ust. 2 pkt 2
art. 17	Rejestr świadectw	-		
	Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy prowadziły rejestr wszystkich świadectw, które organy te wydały lub odnowiły na podstawie art. 6, 8, 9 i 12. Rejestr ten zawiera informacje zawarte we wzorze świadectwa określonym w załączniku II.	T	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy	Art. 1 pkt 17) art. 34 otrzymuje brzmienie: „Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi i aktualizuje rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej zawierający informacje o wydanych, odnowionych i przedłużonych: 1) unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, 2) tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, 3) uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowych.
art. 18	Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku	-		
	1. Państwa członkowskie zapewniają, by każdej jednostce był nadawany jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), zgodnie z załącznikami II i V.	T	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy	Art. 1 pkt 8) po art. 21 dodaje się art. 21a w brzmieniu: „Art. 21a. Na statku, o którym mowa w art. 30, umieszcza się, w widocznym miejscu, w sposób umożliwiający jego identyfikację, jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).”;

<p>2. Każdej jednostce jest nadawany tylko jeden ENI, który nie zmienia się podczas całego cyklu życia jednostki.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy</p>	<p>Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: „Art. 33. 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;</p>
<p>3. Wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, właściwy organ zamieszcza na nim ENI.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy</p>	<p>Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: „Art. 33. 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;</p>
<p>4. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do nadawania ENI i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy</p>	<p>Art. 1 pkt 11) w art. 28: d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „... 9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji</p>

				<p>technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy.</p> <p>10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.”;</p>
art. 19	Europejska baza danych o jednostkach pływających	-		
	1. Komisja prowadzi EHDB w celu wspierania środków administracyjnych służących zachowaniu bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w celu zapewnienia stosowania niniejszej dyrektywy.	N		
	Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez państwa członkowskie odbywa się zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (1).	N		
	Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez Komisję odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady (2).	N		
	2. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku każdej jednostki właściwe organy niezwłocznie wprowadzały do prowadzonej przez Komisję EHDB:	T	Art. 1 pkt 5 i 18 projektu ustawy oraz art. 1 pkt 7 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: „... Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o: Art. 1 pkt 5) w art. 9 ust. 2 pkt 12 otrzymuje brzmienie: „12) przekazywanie do Europejskiej bazy danych statków, zwanej dalej „Bazą EHDB”, prowadzonej przez Komisję Europejską, zgodnie z art. 19 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, określonych danych o statkach podlegających obowiązkowi posiadania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz o dokumentach dotyczących tych statków, oraz przekazywania danych z tej bazy.”; Art. 1 pkt 7) w art. 11a:</p>

				<p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W bazie danych statków gromadzi się informacje uzyskane z Bazy EHDB oraz informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uzyskane w ramach wykonywanych przez nich zadań, w tym dotyczące: 1) wydawania dokumentów statków oraz przeprowadzania inspekcji tych statków; 2) danych osobowych, pozyskiwanych w związku z ubieganiem się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37; 3) wypadków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych; 4) aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych.”, b) uchyla się ust. 2, c) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazywać informacje gromadzone w bazie danych statków, z zastrzeżeniem art. 34ab ust. 3-6, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej po otrzymaniu od nich pisemnego zobowiązania zawierającego deklarację o:”;</p>
a) dane identyfikujące i opisujące tę jednostkę zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o: 1) danych identyfikujących i opisujących statki, w tym jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI);	
b) dane dotyczące wydanych, odnowionych, wymienionych lub cofniętych certyfikatów, a także dotyczące właściwego organu wydającego certyfikat zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o: 2) wydanych, odnowionych, przedłużonych i cofniętych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz wydanych duplikatach tych dokumentów, wraz ze wskazaniem organu, który dokonał wskazanej czynności – załączając ich odwzorowanie cyfrowe;	
c) kopie cyfrowe wszystkich świadectw wydanych przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą;	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o:	

				2) wydanych, odnowionych, przedłużonych i cofniętych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz wydanych duplikatach tych dokumentów, wraz ze wskazaniem organu, który dokonał wskazanej czynności – załączając ich odwzorowanie cyfrowe;
d) dane dotyczące odrzuconych lub jeszcze nierozpatrzonych wniosków o wydanie świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą; oraz	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy		Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o: 3) złożonych wnioskach o wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 2, w przypadku pozostawienia bez rozpoznania - załączając tę informację;
e) wszelkie zmiany danych, o których mowa w lit. a)–d).	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy		Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o:4) zmianach danych, o których mowa w pkt 1-3.
3. Dane, o których mowa w ust. 2, mogą być przetwarzane przez właściwe organy państw członkowskich, Umawiające się Strony zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie oraz państwa trzecie, którym powierzono zadania związane ze stosowaniem niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (1), w następujących celach:	N			
a) stosowania niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE;	N			
b) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz infrastruktura;	N			
c) utrzymania lub wzmocnienia bezpieczeństwa żeglugi;	N			
d) gromadzenia danych statystycznych.	N			
4. Właściwy organ państwa członkowskiego może przekazać dane osobowe państwu trzeciemu lub organizacji międzynarodowej, pod warunkiem że czyni to jedynie w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach i że	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy		Art. 1 pkt 18 po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: „Art. 34ab. 3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przekazania danych, o których mowa w ust. 1,

<p>spełniono wymogi rozporządzenia (UE) 2016/679, a w szczególności te określone w jego rozdziale V. Państwa członkowskie zapewniają, aby przekazanie danych osobowych było konieczne dla celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Państwa członkowskie zapewniają, by dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną, pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez właściwy organ państwa członkowskiego.</p>			<p>stanowiących dane osobowe, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach w celu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) stosowania dyrektywy 2016/1629; 2) stosowania dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152, Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, s. 52, oraz Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109); 3) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz związaną z nim infrastrukturą; 4) utrzymania lub wzmacniania bezpieczeństwa żeglugi; 5) gromadzenia danych statystycznych. <p>4. Przekazywanie danych osobowych, następuje na zasadach i warunkach przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 23.5.2018, str. 2).</p> <p>5. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1, nie może naruszać przepisów innych ustaw.</p> <p>6. Dane osobowe nie mogą być dalej przekazywane, chyba że dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wyrazi na to pisemną zgodę, określając warunki tego przekazania, w szczególności warunki wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 4 i 5.</p>
<p>5. Komisja może, w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach, przekazywać dane osobowe organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej lub udzielać im dostępu do EHDB, pod warunkiem że takie przekazanie lub dostęp są konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, oraz spełniono wymagania art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001. Komisja zapewnia, by przekazanie danych osobowych lub dostęp do nich były konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Komisja zapewnia, aby dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną,</p>	<p>N</p>		

pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez Komisję.			
6. Właściwy organ zapewnia, aby dane dotyczące jednostki pływającej były usuwane z bazy danych, o której mowa w ust. 1, kiedy jednostka ta zostanie zezłomowana.	T	Art. 1 pkt 9 i 18 projektu ustawy	Art. 1 pkt 9) art. 22 otrzymuje brzmienie: „Art. 22. 1. Statek wykreśla się z rejestru: 1) na wniosek armatora; 2) z urzędu, jeżeli utracił cechy urzędzenia pływającego, w tym w przypadku, gdy został zezłomowany; 3) w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego, powodującej zmianę organu rejestrowego. 2. W przypadku zezłomowania statku, armator tego statku, w terminie 14 dni od dnia zezłomowania statku - jest obowiązany zawiadomić o tym: 1) właściwy organ rejestrowy, oraz 2) dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, w przypadku, gdy nie jest on organem rejestrowym dla danego statku, a statek uzyskał jeden z dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 1 pkt 1 lub 2 - przedstawiając dokument potwierdzający zezłomowanie statku.”; Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: „Art. 34ab. 2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej po uzyskaniu informacji o zezłomowaniu statku niezwłocznie usuwa jego dane z Bazy EHDB.
7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu uszczegółowienia:	N		
a) danych, które mają być wprowadzone do bazy danych przez państwa członkowskie;	N		
b) rodzajów dozwolonego dostępu, z uwzględnieniem kategorii odbiorców danych i celów przetwarzania takich danych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu;	N		
c) instrukcji dotyczących użytkowania i eksploatacji bazy danych, w szczególności w odniesieniu do środków w zakresie bezpieczeństwa danych, kodowania i przetwarzania danych oraz łączenia bazy danych z rejestrami, o których mowa w art. 17.	N		

art. 20	Przeprowadzanie inspekcji technicznych	-		
	1. Państwa członkowskie zapewniają, by właściwe organy, o których mowa w ust. 3, przeprowadzały początkowe, okresowe, specjalne i dobrowolne inspekcje, o których mowa w niniejszej dyrektywie.	T	Art. 1 pkt 21 projektu ustawy oraz art. 34e ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o żegludze oraz art. 34f ust. 1 ustawy o żegludze	Art. 1 pkt 21) w art. 34e w a) w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) wstępnej - przed wydaniem lub odnowieniem dokumentu bezpieczeństwa statku,”, b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Inspekcję techniczną statku przeprowadza się także w innych przypadkach na wniosek armatora.”; Art. 34e. 1. Armator jest obowiązany: 1) przedstawić statek do inspekcji technicznej; b) okresowej - przed upływem terminów określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku; Art. 34f. [Inspekcja techniczna doraźna] 1. W przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wzywa armatora do przedstawienia statku do inspekcji technicznej doraźnej.
	2. Te właściwe organy mogą odstąpić od poddania danej jednostki inspekcji technicznej w całości lub w części, jeżeli z ważnego poświadczenia zgodności wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną zgodnie z art. 21 wyraźnie wynika, że jednostka ta spełnia w pełni lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.	T	Art. 1 pkt 19 lit. a projektu ustawy oraz art. 34b ust. 5 ustawy o żegludze	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełnienia wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”; Art. 34b. 1. W celu wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora. 2. Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem. 5. Organ inspekcyjny może odstąpić od przeprowadzenia w

				całości lub w części inspekcji technicznej, jeżeli z dokumentu wydanego przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską wynika, że statek spełnia całkowicie lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.
3. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący jego właściwe organy, które są odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji technicznych i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów i organów inspekcyjnych na odpowiedniej stronie internetowej.	T	art. 1 pkt 11 lit. d projektu ustawy		Art. 1 pkt 11) w art. 28: d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: 7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa. 8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez wydanie nowego dokumentu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w szczególności w przypadku gdy w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej były już wprowadzane zmiany lub z uwagi na zakres wprowadzonych w nim zmian stałoby się ono nieczytelne. 9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy. 10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.”;
4. Każde państwo członkowskie przestrzega wymagań szczegółowych dotyczących organów inspekcyjnych i wniosku o przeprowadzenie inspekcji, określonych w załącznikach II i V.	T	(na podstawie art. 34c ust. 4 ustawy o żegludze) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji		

			technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania	
art. 21	Uznawanie instytucji klasyfikacyjnych	-		
	1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu uznania instytucji klasyfikacyjnej, która spełnia kryteria wymienione w załączniku VI, lub w celu cofnięcia uznania, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.	N		

<p>2. Wniosek o uznanie jest przekazywany Komisji przez państwo członkowskie, w którym dana instytucja klasyfikacyjna ma swoją siedzibę lub posiada podmiot zależny uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez daną jednostkę wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wraz z przedmiotowym wnioskiem przekazuje się wszelkie informacje oraz dokumentację wymaganą do sprawdzenia, czy spełnione są kryteria uznania.</p>	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu:</p> <p>„... Art. 34ac. 1. Instytucja klasyfikacyjna, mająca w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego, rozumianego jako podmiot upoważniony do wydawania decyzji w imieniu instytucji klasyfikacyjnej oraz do dokonywania wszelkich czynności, do których jest uprawniona instytucja klasyfikacyjna na podstawie przepisów dotyczących transportu śródlądowego, jeżeli ten podmiot zależny jest uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez statek wymagań, o których mowa art. 34b ust. 3, może ubiegać się o uznanie przez Komisję Europejską na zasadach określonych w dyrektywie 2016/1629. 4. Instytucja klasyfikacyjna, o której mowa w ust. 1, ubiegająca się o uznanie przez Komisję Europejską składa za pośrednictwem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do Komisji Europejskiej wniosek o uznanie. Do wniosku należy załączyć informacje i dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 i 3. 5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie przekazuje wniosek wraz z załącznikami do Komisji Europejskiej. 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z ust. 1.</p>
<p>3. Każde państwo członkowskie może przekazać Komisji wniosek o cofnięcie uznania, jeżeli uzna, że dana instytucja klasyfikacyjna przestała spełniać kryteria określone w załączniku VI. Wniosek o cofnięcie uznania przekazuje się wraz z dokumentacją dowodową.</p>	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu:</p> <p>„... Art. 34ad. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską jest obowiązana do niezwłocznego, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia wystąpienia zmiany, zawiadomienia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdej zmianie: 1) jej nazwy lub adresu, 2) dotyczącej spełnienia wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3</p>

				<p>- załączając dokumenty i informacje potwierdzające zmianę.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje Komisję Europejską o zmianach, o których mowa w ust. 1 pkt 1.</p> <p>3. W przypadku powzięcia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej informacji o niespełnianiu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w 34ac ust. 2 lub 3, jest on uprawniony do przeprowadzenia w tym zakresie kontroli na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629 i 1633).</p> <p>4. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli lub w przypadku zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uprawdopodobniono niespełnienie przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje z wnioskiem do Komisji Europejskiej o cofnięcie uznania dla danej instytucji klasyfikacyjnej.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przekazuje dokumenty stanowiące podstawę tego wniosku.”;</p>
	4. Instytucje klasyfikacyjne, które do dnia 6 października 2016 r. zostały uznane zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE, zachowują to uznanie.	T	Art. 9 projektu ustawy	<p>Art. 9. Instytucje klasyfikacyjne uznane przez Komisję Europejską zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającą dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.⁴⁾) są instytucjami klasyfikacyjnymi uznanymi przez Komisję Europejską zgodnie z art. 34ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.</p>
	5. Komisja publikuje po raz pierwszy w terminie do dnia 7 października 2017 r., a następnie aktualizuje na odpowiedniej stronie internetowej wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zmianach nazw lub adresów instytucji klasyfikacyjnych, w odniesieniu do których wystąpiły o uznanie.	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu:</p> <p>”... Art. 34ad. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską jest obowiązana do niezwłocznego, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia wystąpienia zmiany,</p>

				<p>zawiadomienia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdej zmianie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jej nazwy lub adresu, 2) dotyczącej spełnienia wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3 <p>- załączając dokumenty i informacje potwierdzające zmianę.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje Komisję Europejską o zmianach, o których mowa w ust. 1 pkt 1.</p> <p>3. W przypadku powzięcia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej informacji o niespełnianiu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w 34ac ust. 2 lub 3, jest on uprawniony do przeprowadzenia w tym zakresie kontroli na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629 i 1633).</p> <p>4. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli lub w przypadku zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uprawdopodobniono niespełnienie przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje z wnioskiem do Komisji Europejskiej o cofnięcie uznania dla danej instytucji klasyfikacyjnej.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przekazuje dokumenty stanowiące podstawę tego wniosku.”;</p>
art. 22	Kontrola zgodności	-		
	1. Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy mogły w dowolnym czasie skontrolować, czy jednostka posiada ważne świadectwo zgodnie z art. 7 i spełnia wymagania dla wydania takiego świadectwa.	T	Art. 10 ust. 1 i 5 ustawy o żegludze	<p>Art. 10. [Uprawnienia inspektorów]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2-8, 10 i 11, wykonują uprawnieni do przeprowadzenia inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej "inspektorami". 5. W czasie wykonywania zadań służbowych inspektor ma prawo do: <ol style="list-style-type: none"> 1) kontrolowania, czy statek jest uprawniony do działalności, jaką uprawia, i czy żegluga wykonywana jest zgodnie z przepisami prawa i umowami międzynarodowymi; 2) kontroli dokumentów dotyczących statku i załogi oraz

				<p>przewozowych;</p> <p>3) żądania wyjaśnień i podejmowania wszelkich czynności niezbędnych do przeprowadzenia kontroli na pokładzie, w ładowniach i innych pomieszczeniach statku;</p> <p>4) dokonywania wpisów dotyczących przeprowadzonej kontroli w dzienniku pokładowym statku;</p> <p>5) nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia w żegludze śródlądowej.</p>
<p>W przypadku niezgodności z tymi wymaganiami właściwe organy podejmują odpowiednie środki zgodnie z ust. 2–5 niniejszego artykułu. Żądają one również, by właściciel jednostki lub jego przedstawiciel podjął wszelkie środki niezbędne do naprawienia zaistniałej sytuacji w terminie określonym przez właściwe organy.</p>	T	Art. 10 ust. 6 oraz art. 11 ust. 1 ustawy o żegludze	<p>Art. 10. 6. Kierownik statku lub inna osoba odpowiedzialna za statek są obowiązani stosować się do doraźnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydanych przez inspektora.</p> <p>Art. 11. [Wezwanie armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń; zatrzymanie statku lub dokumentów statku; skierowanie statku do najbliższego postoju]</p> <p>1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że dokument dopuszczający statek do żeglugi jest nieważny lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor wzywa armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń.</p>	
<p>Właściwy organ, który wydał świadectwo znajdujące się na jednostce, jest informowany o takich niezgodnościach w ciągu siedmiu dni od kontroli.</p>	T	Art. 11 ust. 3 ustawy o żegludze	<p>Art. 11. 3. O każdym przypadku naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, o zatrzymaniu statku oraz o wydanej decyzji powiadamia się na piśmie, wraz z uzasadnieniem, administrację państwa, w którym został wystawiony dokument dopuszczający statek do żeglugi, w terminie 7 dni od dnia stwierdzenia naruszenia.</p>	
<p>2. W przypadku nieposiadania ważnego świadectwa można wstrzymać wykonywanie rejsu przez jednostkę.</p>	T	Art. 11 ust. 2 ustawy o żegludze	<p>Art. 11. 2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji:</p> <p>1) braku dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi,</p> <p>2) zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego,</p> <p>3) że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi</p> <p>- inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.</p>	

	<p>3. Jeżeli w trakcie kontroli właściwe organy ustalą, że jednostka stanowi oczywiste zagrożenie dla osób znajdujących się na jej pokładzie, dla środowiska lub dla bezpieczeństwa żeglugi, mogą one wstrzymać wykonywanie rejsu przez tę jednostkę do czasu podjęcia kroków niezbędnych do naprawienia zaistniałej sytuacji.</p>	T	Art. 11 ust. 2 ustawy o żegludze	<p>Art. 11. 2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) braku dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi, 2) zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego, 3) że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi - inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.
	<p>Właściwe organy mogą również określić proporcjonalne środki, które umożliwią bezpieczną kontynuację rejsu przez jednostkę, w stosownych przypadkach po zakończeniu operacji transportowych, do miejsca, gdzie zostanie ona poddana inspekcji lub naprawiona.</p>	T	Art. 10 ust. 6 ustawy o żegludze	<p>Art. 10. 6. Kierownik statku lub inna osoba odpowiedzialna za statek są obowiązani stosować się do doraźnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydanych przez inspektora.</p>
	<p>4. Państwo członkowskie, które wstrzymało wykonywanie rejsu przez jednostkę lub zawiadomiło właściciela jednostki lub jego przedstawiciela o zamiarze takiego wstrzymania, jeżeli stwierdzone usterki nie zostaną naprawione, zawiadamia, w ciągu siedmiu dni, o decyzji, jaką podjęło lub zamierza podjąć, właściwy organ państwa członkowskiego, który wydał jednostce świadectwo lub jako ostatni je odnowił.</p>	T	Art. 11 ust. 3 ustawy o żegludze	<p>Art. 11. 3. O każdym przypadku naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, o zatrzymaniu statku oraz o wydanej decyzji powiadamia się na piśmie, wraz z uzasadnieniem, administrację państwa, w którym został wystawiony dokument dopuszczający statek do żeglugi, w terminie 7 dni od dnia stwierdzenia naruszenia.</p>
	<p>5. Decyzja o przerwaniu rejsu jednostki podjęta w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy zawiera szczegółowe uzasadnienie. Taka decyzja jest niezwłocznie doręczana zainteresowanej stronie wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej przysługującej tej stronie zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym państwie członkowskim oraz o jej terminach.</p>	T	Art. 107 § 1 pkt 6, 7 i 9 K.p.a.	<p>Art. 107. [Elementy składowe decyzji]</p> <p>§ 1. Decyzja zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) uzasadnienie faktyczne i prawne; 7) pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania; 9) w przypadku decyzji, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego, sprzeciw od decyzji lub skarga do sądu administracyjnego - pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa, sprzeciwu od decyzji lub skargi oraz wysokości opłaty od powództwa lub wpisu od skargi lub sprzeciwu od decyzji, jeżeli mają one charakter stały, albo podstawie do wyliczenia opłaty lub wpisu o charakterze stosunkowym, a także możliwości ubiegania się przez stronę o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy.

art. 23	Zmiana wymagań technicznych w odniesieniu do niektórych rejonów	-		
	1. Państwa członkowskie mogą, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z wymaganiami zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, przyjąć dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, dla jednostek pływających po drogach wodnych rejonów 1 i 2 w obrębie ich terytorium. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.	N	przepis fakultatywny, nie wymaga wdrożenia, nie znaleziono uzasadnienia do wprowadzenia dodatkowych lub ograniczonych wymogów na terytorium RP	
	2. Każde państwo członkowskie może utrzymać dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych rejonu 3. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.	N	przepis fakultatywny, nie wymaga wdrożenia, nie znaleziono uzasadnienia do wprowadzenia dodatkowych lub ograniczonych wymogów na terytorium RP	
	3. W przypadku gdyby stosowanie przepisów przejściowych, o których mowa w załączniku II, spowodowało obniżenie poziomu istniejących krajowych norm bezpieczeństwa, państwo członkowskie może odstąpić od stosowania tych przepisów przejściowych w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych. W takich okolicznościach dane państwo członkowskie może wymagać, począwszy od dnia 30 grudnia 2008 r., aby takie statki pasażerskie pływające po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych spełniały w pełni wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.	N	przepis fakultatywny, nie wymaga wdrożenia, nie znaleziono uzasadnienia do wprowadzenia dodatkowych lub ograniczonych wymogów na terytorium RP	

<p>4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na częściowe stosowanie wymagań technicznych lub ustanowić wymagania techniczne łagodniejsze od wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do jednostek pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonów 3 i 4 w obrębie ich terytorium. Złagodzone wymagania techniczne lub częściowe stosowanie wymagań technicznych obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku IV.</p>	N	<p>przepis fakultatywny, nie wymaga wdrożenia, nie znaleziono uzasadnienia do wprowadzenia dodatkowych lub ograniczonych wymogów na terytorium RP</p>	
<p>5. W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje ust. 1, 2, 3 lub 4, powiadamia o tym Komisję co najmniej sześć miesięcy przed przewidywanym terminem rozpoczęcia stosowania. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu zatwierdzenia dodatkowych wymagań technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.</p>	N		
<p>6. Zgodność ze zmienionymi wymaganiami technicznymi zgodnie z ust. 1, 2, 3 i 4 jest wskazywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 12 projektu ustawy</p>	<p>Art. 1 pkt 12) w art. 29: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadku wprowadzenia przez państwo członkowskie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych na określonych drogach wodnych tego państwa, w celu dopuszczenia statku do żeglugi na tych drogach, należy uzyskać: 1) dodatkowy wpis do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - w przypadku posiadania ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez wpisu, o którym mowa w pkt 1, lub świadectwa, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.”, b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „5. W celu uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, w zakresie niezbędnym dla ustalenia, czy spełnia on dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.”;</p>

art. 24	Odstępstwa dla określonych kategorii jednostek	-		
	1. Utrzymując odpowiedni poziom bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwa od całości lub części niniejszej dyrektywy w przypadku:	T	Art. 1 pkt 19 lit. d projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4e: 4b. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od całości lub niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statku, do uprawiania żeglugi wyłącznie po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile spełnia następujące warunki: 1) statek został zwodowany przed dniem 1 stycznia 1950 r.; 2) zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ustalony w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku, oraz 3) jego nośność nie przekracza 350 ton, a w przypadku statku nieprzeznaczonego do transportu towarów - jego wyporność jest mniejsza niż 100 m ³ .
	a) jednostek pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych;	N	przepis fakultatywny, nie wymaga wdrożenia, nie znaleziono uzasadnienia do wprowadzenia	
	b) jednostek o nośności nieprzekraczającej 350 ton lub jednostek nieprzeznaczonych do transportu towarów, o wyporności mniejszej niż 100 m ³ , które zostały zwodowane przed dniem 1 stycznia 1950 r. i pływają wyłącznie na ich terytorium.	T	Art. 1 pkt 19 lit. d projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4e: 4b. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od całości lub niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statku, do uprawiania żeglugi wyłącznie po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile spełnia następujące warunki: 1) statek został zwodowany przed dniem 1 stycznia 1950 r.; 2) zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ustalony w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku, oraz 3) jego nośność nie przekracza 350 ton, a w przypadku statku nieprzeznaczonego do transportu towarów - jego wyporność jest

	<p>2. Bez uszczerbku dla zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie państwa członkowskie mogą zezwolić – w odniesieniu do żeglugi na ich terytorium – na odstępstwa od niniejszej dyrektywy w przypadku jednostki dokonującej ograniczonej liczby rejsów o zasięgu lokalnym lub w obszarach portowych. Te odstępstwa oraz rejsy lub obszary, których one dotyczą, są określane w świadectwie jednostki.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 19 lit. c i d oraz pkt 14 lit. a tiret drugie projektu ustawy</p>	<p>mniejsza niż 100 m³.</p> <p>Art. 1 pkt 19) w art. 34b: c) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla drogi wodnej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statków wykonujących ograniczoną liczbę rejsów o charakterze lokalnym lub uprawiających żeglugę na obszarach portowych, biorąc pod uwagę charakter drogi wodnej, rodzaj i przeznaczenie statku oraz wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi. Wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi, w uzasadnionych przypadkach, na żądanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, może być ustalony w wyniku inspekcji technicznej statku. Inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora.”, d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d: „4a. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 4, ma dotyczyć obszaru właściwości dwóch lub więcej dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, właściwy do jej wydania jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na obszarze działania, którego znajduje się największa część obszaru objętego decyzją. W takim przypadku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje decyzję po zasięgnięciu opinii dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, których obszarów działania ma dotyczyć ta decyzja. 4b. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od całości lub niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statku, do uprawiania żeglugi wyłącznie po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile spełnia następujące warunki: 1) statek został zwodowany przed dniem 1 stycznia 1950 r.; 2) zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa żeglugi, ustalony w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku, oraz 3) jego nośność nie przekracza 350 ton, a w przypadku statku nieprzeznaczonego do transportu towarów - jego wyporność jest mniejsza niż 100 m³. 4c. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który udzielił odstępstwa, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską. 4d. Armator statku, który uzyskał odstępstwo, o którym mowa w</p>
--	---	---	---	--

				ust. 4 lub 4b, niezwłocznie występuje o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.”, Art. 1 pkt 14) w art. 32 ust. 1 pkt 4: - w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu: „5) wyciąg z dokumentu rejestracyjnego - w przypadku statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji; 6) decyzję, o której mowa w art. 34b ust. 4 lub 4b, w przypadku gdy została wydana.”,
	3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.	T	Art. 1 pkt 19 lit d projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d: 4c. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który udzielił odstępstwa, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską.
art. 25	Stosowanie nowych technologii i odstępstwa dla konkretnych jednostek	-		
	1. Aby zachęcać do innowacji i stosowania nowych technologii w żegludze śródlądowej, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych dopuszczających odstępstwa lub uznających równoważność specyfikacji technicznych dla konkretnych jednostek w odniesieniu do:	N		
	a) wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej uznających stosowanie lub obecność na pokładzie jednostki innych materiałów, instalacji lub elementów sprzętu lub przyjęcie rozwiązań lub aspektów projektowych innych niż ujęte w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa;	N		
	b) wydawania na ograniczony okres unijnych świadectw zdolności żeglugowej do celów testowych, które obejmować będą nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od wymagań w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa.	N		
	Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.	N		
	2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa oraz uznania równoważności, o których mowa w ust. 1.	T	- art. 1 pkt 15 i 19 projektu ustawy - (na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o żegludze)	Art. 1. pkt 19) art. 34b 4d. Armator statku, który uzyskał odstępstwo, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie występuje o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.”, Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

			rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
art. 26	Utrudnienia	-		
	1. Po utracie mocy przez przepisy przejściowe dotyczące wymagań technicznych określonych w załączniku II Komisja może przyjąć akty wykonawcze dopuszczające odstępstwa od wymagań technicznych określonych w tym załączniku, które były przedmiotem tych przepisów przejściowych, jeżeli spełnienie tych wymagań jest trudne z technicznego punktu widzenia lub gdyby ich stosowanie mogło spowodować nieproporcjonalne koszty.	N		
	Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.	N		
	2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa, o których mowa w ust. 1.	T	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy	Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru

				identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
art. 27	Rejestr sprzętu posiadającego homologację typu	-		
	Komisja publikuje na odpowiedniej stronie internetowej rejestr sprzętu posiadającego homologację typu zgodnie z załącznikami II i V.	N		
art. 28	Przepisy przejściowe dotyczące stosowania dokumentów	-		
	Dokumenty objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed dniem 6 października 2016 r. pozostają ważne do utraty ich ważności.	T	Art. 7 projektu ustawy	Art. 7. 1. Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej oraz wspólnotowe tymczasowe świadectwa zdolności żeglugowej zachowują ważność do czasu upływu terminu, na jaki zostały wydane. 2. Do wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej oraz wspólnotowych tymczasowych świadectw zdolności żeglugowej w okresie ich ważności stosuje się przepisy dotyczące odpowiednio unijnych świadectw zdolności żeglugowej albo tymczasowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej. 3. Wspólnotowe świadectwa zdolności żeglugowej oraz wspólnotowe tymczasowe świadectwa zdolności żeglugowej nie mogą być przedłużane ani odnawiane, z wyjątkiem sytuacji o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.
art. 29	Jednostki wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 82/714/EWG	-		
	1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane jednostkom wyłączonym z zakresu stosowania dyrektywy Rady 82/714/EWG (1), ale objętym niniejszą dyrektywą zgodnie z art. 2 ust. 1 niniejszej dyrektywy, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy dana jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy. Ta inspekcja techniczna jest przeprowadzana po wygaśnięciu aktualnego świadectwa danej jednostki, a w każdym razie nie później niż w dniu 30 grudnia 2018 r.	T	Art. 10 ust. 1-3 projektu ustawy	Art. 10. 1. Statek, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, który nie był dotychczas objęty zakresem stosowania dyrektywy 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi (Dz. Urz. WE L 301 z 28.10.1982, str. 1, z późn. zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 143) może uzyskać unijne świadectwo zdolności żeglugowej pomimo niezgodności z wymaganiami technicznymi, o których mowa w art. 34b ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, o ile: 1) te niezgodności nie stanowią oczywistego zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi oraz 2) statek ten był poddany inspekcji technicznej od dnia 30

				<p>grudnia 2006 r. do dnia 30 grudnia 2018 r.</p> <p>2. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wydanym na podstawie ust. 1 odnotowuje się każdą niezgodność, o której mowa w ust. 1.</p> <p>3. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej, wydane na podstawie ust. 1, uprawnia do uprawiania żeglugi przez dany statek wraz ze stwierdzonymi niezgodnościami, które zostały odnotowane w tym świadectwie, do czasu ich usunięcia, w szczególności przez wymianę niezgodnych części lub obszarów statku lub ich odpowiednie przerobienie, i odnotowania tego faktu w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.</p>
2. Każda niezgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. O ile właściwe organy uznają, że usterki te nie stanowią oczywistego zagrożenia, jednostki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą dalej pływać do czasu, aż części lub obszary jednostki wymienione w świadectwie jako niezgodne z tymi wymaganiami zostaną wymienione lub przerobione; od tego momentu te części lub obszary muszą być zgodne z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V.	T	Art. 10 ust. 2 i 3 projektu ustawy	<p>Art. 10. 2. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wydanym na podstawie ust. 1 odnotowuje się każdą niezgodność, o której mowa w ust. 1.</p> <p>3. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej, wydane na podstawie ust. 1, uprawnia do uprawiania żeglugi przez dany statek wraz ze stwierdzonymi niezgodnościami, które zostały odnotowane w tym świadectwie, do czasu ich usunięcia, w szczególności przez wymianę niezgodnych części lub obszarów statku lub ich odpowiednie przerobienie, i odnotowania tego faktu w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.</p>	
3. Wymiana podczas rutynowych napraw i konserwacji istniejących części na części identyczne lub o równoważnej technologii i wzorze nie jest uważana za wymianę lub przerobienie w rozumieniu ust. 2.	T	Art. 10 ust. 4 projektu ustawy	<p>Art. 10. 4. Wymiana części na identyczne lub o równoważnej technologii i wzorze dokonywana w ramach napraw i konserwacji nie stanowi usunięcia niezgodności, o którym mowa w ust. 3.</p>	
4. Domniemywa się, że wystąpiło oczywiste zagrożenie w rozumieniu ust. 2 niniejszego artykułu w szczególności w przypadku naruszenia wymagań dotyczących stabilności konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danej jednostki, zgodnie z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V. Odstępstw przewidzianych w wymaganiach technicznych, o których mowa w załącznikach II i V, nie uznaje się za usterki stanowiące oczywiste zagrożenie.	T	Art. 10 ust. 5 projektu ustawy	<p>Art. 10. 5. Za oczywiste zagrożenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, uznaje się w szczególności naruszenie wymagań dotyczących stabilności konstrukcji statku, zdolności żeglugowej, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danego statku, zgodnie z minimalnymi wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określonymi w załączniku II dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118, z późn. zm.), chyba że jest dopuszczone w ramach odstępstw</p>	

				określonych w tych wymaganiach.
art. 30	Przepisy przejściowe dotyczące wymagań o charakterze czasowym na mocy dyrektywy 2006/87/WE	-		
	Wymagania o charakterze czasowym przyjęte zgodnie z art. 1.06 załącznika II do dyrektywy 2006/87/WE pozostają w mocy aż do ich wygaśnięcia.	N		
art. 31	Zmiany w załącznikach	-		
	1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 32, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.	T	art. 1 pkt 19 lit. a projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”
	2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, w przypadkach odpowiednio uzasadnionych właściwą analizą oraz w braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany w procesie decyzyjnym CESNI byłyby niekorzystne dla interesów Unii, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dokonywania zmian załącznika II poprzez ustanowienie odpowiednich wymagań technicznych.	T	art. 1 pkt 19 lit. a projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”
	3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załączników III i IV do postępu naukowego i technicznego.	N		
	4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika V w celu aktualizacji i usprawnienia przepisów administracyjnych.	N		
	5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika VI w celu zmiany kryteriów uznawania instytucji klasyfikacyjnych, tak aby zapewnić bezpieczeństwo	N		

	żeglugi.			
	6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu zaktualizowania odesłań w niniejszej dyrektywie do określonych przepisów w załącznikach II i V, tak aby uwzględnić dokonane zmiany tych załączników.	N		
art. 32	Wykonywanie przekazanych uprawnień	-		
	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	N		
	2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4, 19 i 31, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 października 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	N		
	3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 19 i 31, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	N		
	4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.	N		
	5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	N		

	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4, 19 i 31 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	N		
art. 33	Procedura komitetowa	-		
	1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG (1) (zwany dalej „komitetem”). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N		
	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N		
	W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.	N		
art. 34	Przegląd	-		
	Przed dniem 7 października 2021 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające skuteczność środków wprowadzonych na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do harmonizacji wymagań technicznych i opracowywania norm technicznych żeglugi śródlądowej. Sprawozdanie to zawiera również przegląd mechanizmów współpracy z międzynarodowymi organizacjami właściwymi w dziedzinie żeglugi śródlądowej. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy w celu dalszego usprawnienia współpracy i koordynacji w zakresie ustanawiania norm, do których mogą odsyłać akty prawne Unii. Komisja przedstawia podobne sprawozdanie po wszelkich istotnych zmianach sytuacji w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi.	N		
art. 35	Sankcje	-		
	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują działania niezbędne do ich	T	Art. 1 pkt 28 i 29 projektu ustawy	Art. 1 pkt 28 28) po art. 63a dodaje się art. 63aa – 63ab w brzmieniu: „Art. 63aa. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję

	egzekwowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.			<p>Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 2, oraz wykonuje zadania uznanej instytucji klasyfikacyjnej nie spełniając wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.</p> <p>2. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 5 000 zł.</p> <p>3. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która, uniemożliwia lub utrudnia rozpoczęcie lub przeprowadzenie kontroli na podstawie art. 34ad ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 30 000 zł.</p> <p>Art. 63ab. 1. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz art. 32 ust. 3a pkt 1, 2, 4 i 5, podlega karze pieniężnej w wysokości do 500 zł.</p> <p>2. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 32 ust. 3a pkt 3 podlega karze pieniężnej do 5 000 zł.”;</p> <p>29) art. 63b otrzymuje brzmienie: „Art. 63b. 1. Kary pieniężne, w drodze decyzji, wymierza dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. 2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. 3. Kara pieniężna wraz z odsetkami za zwłokę podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. 4. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”;</p>
art. 36	Zmiany w dyrektywie 2009/100/WE	-		
	W dyrektywie 2009/100/WE wprowadza się następujące zmiany:	-		
	1) art. 1 otrzymuje brzmienie: „ <i>Artykuł 1</i> Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków wykorzystywanych do transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi, o całkowitej nośności co najmniej 20 ton metrycznych:	T	Art. 1 pkt 24 projektu ustawy - Art. 34i ust. 1 ustawy o żegludze	w art. 34i ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1. Świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków o nośności nie mniejszej niż 15 t, używanego do przewozu ponad 12 pasażerów, oraz holowników lub pchaczy - innych niż określone w art. 30 ust. 1. 2. Dla statku innego niż wymieniony w ust. 1 i art. 30 ust. 1 wydaje się uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej.”;

	a) o długości mniejszej niż 20 metrów; oraz	T	Art. 30 ust. 1 pkt 1 ustawy o żegludze	Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,
	b) dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi mniej niż 100 m ³ .	T	Art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy o żegludze	Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla: 2) statków, których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m ³ ,
	Niniejsza dyrektywa nie narusza przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie ani Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN).”;	T	Art. 1 pkt 26 projektu ustawy	Art. 1 pkt 26) w art. 41 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone statkami żeglugi śródlądowej w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu żeglugowego i wykluczający zanieczyszczenie lub skażenie środowiska, zgodnie z wymaganiami ADN.”;
	2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby statki przewożące towary niebezpieczne, określone w ADN, spełniały wymogi ustanowione w tym porozumieniu. Mogą one wymagać przedstawienia dowodu w postaci upoważnienia przewidzianego w tym porozumieniu.”;	T	Art. 5 ust. 1 oraz art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169)	Art. 5. 1. Zezwala się na przewóz towarów niebezpiecznych, określonych odpowiednio w ADR, RID lub ADN jako towary dopuszczone do przewozu, wyłącznie na warunkach określonych w tych przepisach. Art. 62. 1. Statki, dla których ADN wymaga wydania odpowiedniego świadectwa dopuszczenia statku ADN, podlegają sprawdzeniu w zakresie spełniania dodatkowych wymagań technicznych, określonych w ADN, dotyczących wyposażenia lub przystosowania tych statków do przewozu towarów niebezpiecznych.
	b) ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Specjalne warunki transportu towarów niebezpiecznych są uważane za spełnione na wszystkich wodach śródlądowych Wspólnoty, w przypadku gdy statki spełniają wymogi ADN. Odpowiednim dowodem spełnienia tych wymogów może być upoważnienie, o którym mowa w ust. 4.”.	T	Art. 5 ust. 1 oraz art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych	Art. 5. 1. Zezwala się na przewóz towarów niebezpiecznych, określonych odpowiednio w ADR, RID lub ADN jako towary dopuszczone do przewozu, wyłącznie na warunkach określonych w tych przepisach. Art. 62. 1. Statki, dla których ADN wymaga wydania odpowiedniego świadectwa dopuszczenia statku ADN, podlegają sprawdzeniu w zakresie spełniania dodatkowych wymagań technicznych, określonych w ADN, dotyczących wyposażenia lub przystosowania tych statków do przewozu towarów niebezpiecznych.
art. 37	Transpozycja	-		

	1. Bez uszczerbku dla art. 40 państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 7 października 2018 r.; przepisy te stosuje się od tej daty. Niezwłocznie powiadamiają one o tym Komisję. P	T	Art. 12 projektu ustawy	Art. 12. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.
	Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.			
	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N		
	3. Państwo członkowskie, które w wyniku odstępstw przyznanych zgodnie z art. 24 ust. 1 i 2, nie posiada jednostek podlegających przepisom niniejszej dyrektywy pływającym po jego drogach wodnych, nie jest zobowiązane do transpozycji rozdziału 2, art. 18 ust. 3, art. 20 i 21.	N		
art. 38	Uchylenie Dyrektywa 2006/87/WE traci moc ze skutkiem od dnia 7 października 2018 r. Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VII.	- N		
art. 39	Wejście w życie Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	- N		
art. 40	Adresaci Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich, z wyjątkiem Danii, Estonii, Irlandii, Grecji, Hiszpanii, Cypru, Łotwy, Malty, Portugalii, Słowenii i Finlandii.	N		
Załącznik I	WYKAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH UNII PODZIELONYCH GEOGRAFICZNIE NA REJONY 1, 2 I 3	T	- (na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy o żegludze) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmieniające	

			rozporządzenia w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państwa członkowskich Unii Europejskiej	
Załącznik II	<p align="center">MINIMALNE WYMAGANIA TECHNICZNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓGACH WODNYCH REJONÓW 1, 2, 3 I 4</p> <p>Wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek są wymagania określone w normie ES-TRIN 2017/1.</p>	T	Art. 1 pkt 19 lit. a i b projektu ustawy	Art. 1 pkt 19) w art. 34b: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.”; b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, oraz datę rozpoczęcia ich stosowania.”,
Załącznik III	<p align="center">ZAKRESY MOŻLIWYCH DODATKOWYCH WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓGACH WODNYCH REJONÓW 1 I 2 ORAZ NIEPOŁĄCZONYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓGACH WODNYCH REJONU 3</p> <p>Wszelkie dodatkowe wymagania techniczne przyjęte przez państwo członkowskie zgodnie z art. 23 ust. 1 i 2 niniejszej dyrektywy, dotyczące jednostek pływających po terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Definicje <ul style="list-style-type: none"> - Konieczne do zrozumienia dodatkowych wymagań 2. Wytrzymałość i stateczność <ul style="list-style-type: none"> - Wzmocnienie konstrukcji i stateczność - Świadectwo/poświadczenie zgodności wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną; 3. Prześwit bezpieczny i wolna burta <ul style="list-style-type: none"> - Wolna burta 	N	nie wymaga wdrożenia, w związku z decyzją o niewdrażaniu art. 23 dyrektywy 2016/1629 będącego przepisem fakultatywnym.	

	<ul style="list-style-type: none"> - Prześwit bezpieczny 4. Wodoszczelność otworów kadłuba i nadbudówek - Nadbudówki - Drzwi - Okna i świetliki - Luki ładunkowe - Inne otwory (przewody wentylacyjne, rury odprowadzające gazy spalinowe itp.) 5. Wyposażenie - Kotwice i łańcuchy kotwiczne - Światła nawigacyjne - Urządzenia do nadawania sygnałów dźwiękowych - Kompas - Radar - Instalacje nadawczo-odbiorcze - Wyposażenie ratunkowe - Dostępność map morskich 6. Przepisy dodatkowe dotyczące statków pasażerskich - Stateczność (siła wiatru, kryteria) - Wyposażenie ratunkowe - Wolna burta - Prześwit bezpieczny - Widoczność ze sterówki 7. Zestawy i transport kontenerów - Połączenie pchacz-barka pchana - Stateczność jednostek lub barek pchanych transportujących kontenery 8. Urządzenia maszynowe - Układy sterowania - Wały napędowe i osprzęt - Silniki napędowe, sprzęgła i osprzęt - Występowanie dziobowego steru strumieniowego - Instalacje zęzowe i gaśnicze - Źródła zasilania awaryjnego i instalacje elektryczne - Świadectwo/poświadczenie zgodności wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną. 			
--	---	--	--	--

Załącznik IV	<p align="center">ZAKRES MOŻLIWEGO ZŁAGODZENIA WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓGACH WODNYCH REJONÓW 3 I 4</p> <p>Złagodzenie wymagań technicznych, na które zgodnie z art. 23 ust. 4 niniejszej dyrektywy zezwoliło państwo członkowskie w odniesieniu do statków pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonu 3 lub 4 na terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:</p> <p>Rejon 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych - Prędkość (postępowa) - Zbiorowy sprzęt ratowniczy - Status dwuprzędziałowy - Widoczność ze sterówki <p>Rejon 4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych - Prędkość (postępowa) - Sprzęt ratowniczy - Status dwuprzędziałowy - Widoczność ze sterówki - Drugi niezależny układ napędowy 	N	nie wymaga wdrożenia, w związku z decyzją o niewdrażaniu art. 23 dyrektywy będącego przepisem fakultatywnym.	
Załącznik V, art. 2.01	<p>SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY PROCEDURALNE</p> <p>Artykuł 2.01</p> <p>Organy inspekcyjne</p> <p>1. Organy inspekcyjne ustanawiane są przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Organy inspekcyjne składają się z przewodniczącego i ekspertów. Do każdego organu powołuje się jako ekspertów przynajmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) jednego urzędnika z organu administracji publicznej właściwego do spraw żeglugi śródlądowej; b) jednego eksperta ds. budowy statków żeglugi śródlądowej oraz ich silników; c) jednego eksperta ds. żeglugi posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, upoważniającego posiadacza do prowadzenia statku poddawanego inspekcji; d) jednego eksperta ds. żeglugi tradycyjnej na potrzeby inspekcji tradycyjnych jednostek pływających. 	T	Art. 10a ust. 1 i 2 ustawy o żegludze Art. 1 pkt 6 lit. a oraz pkt 3 lit. b projektu ustawy	<p>Art. 10a. [Komisja inspekcyjna]</p> <p>1. Zadania organu inspekcyjnego, o którym mowa w art. 9 ust. 2a, wykonuje powoływana i odwoływana przez ten organ techniczna komisja inspekcyjna, zwana dalej "komisją inspekcyjną".</p> <p>2. W skład komisji inspekcyjnej wchodzi przewodniczący i eksperci. Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy statków oraz ich siłowni w zakresie żeglugi śródlądowej i specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawnioną do kierowania statkiem, który podlega inspekcji.</p> <p>Art. 1 pkt 6) lit. a w art. 10a</p> <p>a) w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy</p>

				<p>statków oraz ich siłowni w zakresie żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawniający do kierowania statkiem, który podlega inspekcji, oraz - na potrzeby przeprowadzania inspekcji tradycyjnych jednostek pływających - eksperta do spraw żeglugi tradycyjnej.”,</p> <p>Art. 1 pkt 3) lit. b w art. 5</p> <p>b) w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu:</p> <p>b) w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu:</p> <p>„14) tradycyjna jednostka pływająca - statek lub replika statku, wykorzystywanego w szczególności do celów pokazowych, którego wiek, charakterystyka techniczna, konstrukcja lub unikalność, ma znaczenie dla zachowania zasad tradycyjnego żeglarstwa lub tradycyjnych technik żeglugi śródlądowej lub ma istotne znaczenie dla danego okresu historycznego;</p> <p>15) replika tradycyjnej jednostki pływającej - statek zbudowany w większości z materiałów oryginalnych dla tradycyjnej jednostki pływającej z zastosowaniem sposobu konstrukcji zgodnego z planami lub wzorami dla tradycyjnej jednostki pływającej.”;</p>
Załącznik V, art. 2.01	3. Przewodniczący i eksperci każdego organu inspekcyjnego powoływani są przez organy państwa członkowskiego, w którym dany organ inspekcyjny został ustanowiony. Obejmując obowiązki, przewodniczący i eksperci składają pisemne oświadczenia, że będą je wykonywać całkowicie bezstronnie. Oświadczenia nie wymaga się od urzędników.	T	Art. 1 pkt 6 lit. b projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 6) lit. b w art. 10a dodaje się ust. 3-6 w brzmieniu:</p> <p>„3. Powołani w skład komisji inspekcyjnej przewodniczący i eksperci wykonują swoje obowiązki bezstronnie.</p> <p>4. Przed objęciem obowiązków przewodniczącego lub eksperta komisji inspekcyjnej, osoba powołana do pełnienia tej funkcji składa do organu inspekcyjnego, pisemne oświadczenie o zobowiązaniu się do wykonywania swoich obowiązków bezstronnie.</p> <p>5. Z obowiązku złożenia oświadczenia zwolnieni są członkowie korpusu służby cywilnej zatrudnieni w urzędzie żeglugi śródlądowej.</p> <p>6. W ramach realizacji swoich zadań komisja inspekcyjna może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wymagane uprawnienia zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi, w tym uwzględniać przedstawiane ekspertyzy</p>

				w ramach prowadzonych czynności inspekcyjnych.”;
Załącznik V, art. 2.01	4. Organy inspekcyjne mogą korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych ekspertów zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.	T	Art. 1 pkt 6 lit. b projektu ustawy	Art. 1 pkt 6) lit. b w art. 10a dodaje się ust. 3-6 w brzmieniu: 6. W ramach realizacji swoich zadań komisja inspekcyjna może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wymagane uprawnienia zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi, w tym uwzględniać przedstawiane ekspertyzy w ramach prowadzonych czynności inspekcyjnych.”;
Załącznik V art. 2.02.	Artykuł 2.02 <i>(bez treści)</i>	N		
Załącznik V Art. 2.03	Artykuł 2.03 Przekazanie jednostki do inspekcji 1. Właściciel lub jego przedstawiciel przekazuje do inspekcji jednostkę w stanie niezaładowanym, czystym i wyposażonym. Udziela on pomocy koniecznej do przeprowadzenia inspekcji, np. udostępnia odpowiednią łódź, oddaje do dyspozycji personel, a także umożliwia wgląd w te części kadłuba statku bądź urządzeń, które nie są bezpośrednio dostępne lub widoczne.	T	Art. 34c ust. 4 ustawy o żegludze	Art. 34c. 4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzory: a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej, b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej; 2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych; 3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 2000 zł.
Załącznik V Art. 2.03	2. Przy pierwszej inspekcji organ inspekcyjny zarządza dokonanie przeglądu statku na pochylni. Od przeglądu na pochylni można odstąpić w razie przedstawienia świadectwa klasy lub świadectwa uznanej instytucji kwalifikacyjnej stwierdzającej zgodność konstrukcji z jej wymogami lub w razie przedłożenia świadectwa, z którego wynika, że właściwy organ dokonał już przeglądu na pochylni w innych celach. W przypadku inspekcji okresowej lub inspekcji, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy,	T	(na podstawie art. 34c ust. 4 ustawy o żegludze) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	

	organ inspekcyjny może zażądać przeglądu na pochylni. Organ inspekcyjny przeprowadza jazdy próbne przy pierwszej inspekcji statków motorowych i zestawów lub w razie dokonania istotnych zmian w systemie napędu lub urządzeniu sterowym.		zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczenia	
Załącznik V Art. 2.03	3. Organ inspekcyjny może zażądać przeprowadzenia dodatkowego przeglądu i jazd próbnych, a także zażądać przedstawienia innych dokumentów potwierdzających. Przepis ten stosuje się także na etapie budowy jednostki.	T	(na podstawie art. 34c ust. 4 ustawy o żegludze) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczenia	
Załącznik V Art. 2.04-6	Artykuł 2.04 <i>(bez treści)</i> Artykuł 2.05	N		

	(bez treści)			
	Artykuł 2.06 (bez treści)			
Załącznik V Art. 2.07	Artykuł 2.07 Adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i zmiany w nim 1. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel informuje właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących nazwy lub własności jednostki, wszelkich nowych pomiarach i zmianach dotyczących rejestracji lub portu macierzystego oraz przedkłada temu organowi unijne świadectwo zdolności żeglugowej w celu dokonania w nim zmian.	T	Art. 1 pkt 14 lit. d-f projektu ustawy	Art. 1 pkt 14) w art. 32: lit. d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Armator jest obowiązany do niezwłocznego złożenia wniosku o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w przypadku wystąpienia zmian w zakresie: 1) nazwy statku; 2) armatora statku; 3) parametrów technicznych statku wskazanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w szczególności wyporności lub nośności statku oraz jego wymiarów; 4) rejestracji statku; 5) portu macierzystego.”, e) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej można dokonać także innych zmian na wniosek armatora.”, f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu: „4a. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3a lub 4, należy załączyć unijne świadectwo zdolności żeglugowej, dokumenty potwierdzające zaistniałe zmiany oraz uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, o ile zostało wydane. 4b. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 3a, lub danych wpisanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej zgodnie z ust. 4, które podlegają także wpisowi do uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej: 1) wydaje nowe uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - w przypadku gdy statek spełnia dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków, albo 2) odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków w przypadku, gdy statek przestał spełniać dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich

				odcinków.”;
Załącznik V Art. 2.07	2. Każdy właściwy organ może zamieszczać adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub dokonywać w nim zmian.	T	Art. 34g ust. 2 ustawy o żegludze	Art. 34g. 2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie pozytywnego wyniku inspekcji technicznej, wydaje nowe lub zmienia dotychczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, określając parametry techniczne statku.
Załącznik V Art. 2.07	3. W razie dokonania zmiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej lub zamieszczenia na nim adnotacji przez właściwy organ, informuje on o tym właściwy organ, który wydał to świadectwo.	T	Art. 34g ust. 3 ustawy o żegludze	Art. 34g. 3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest obowiązany poinformować organ państwa członkowskiego, w którym wydano dotychczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, o wydaniu nowego świadectwa lub o dokonanych zmianach w dotychczasowym świadectwie, w terminie miesiąca od dnia wydania nowego świadectwa lub dokonania zmian w dotychczasowym świadectwie.
Załącznik V Art. 2.08	Artykuł 2.08 <i>(bez treści)</i>	N		
Załącznik V Art. 2.09	Artykuł 2.09 Inspekcja okresowa 1. Przed upływem okresu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej jednostka jest poddawana inspekcji okresowej.	T	Art. 34e ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o żegludze	Art. 34e. 1. Armator jest obowiązany: 1) przedstawić statek do inspekcji technicznej; b) okresowej - przed upływem terminów określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku
Załącznik V Art. 2.09	2. Na podstawie wyniku tej inspekcji właściwy organ określa nowy okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.	T	Art. 32 ust. 1 ustawy o żegludze	Art. 32. 1. Do wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć: 1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej lub dokument wydany przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską;
Załącznik V Art. 2.09	3. Okres ważności zamieszcza się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i informuje się o nim właściwy organ, który wydał unijne świadectwo zdolności żeglugowej.	T	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy	Art. 1 pkt 15) w art. 33: d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian,

				3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
Załącznik V Art. 2.09	4. W razie wydania nowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zamiast przedłużenia okresu jego ważności, wcześniejsze unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zwracane właściwemu organowi, który je wydał.	T	Art. 1 pkt 11 lit. d oraz art. 1 pkt 15 projektu ustawy - (na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o żegludze) rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	Art. 1 pkt 11) w art. 28: d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa. 8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez wydanie nowego dokumentu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w szczególności w przypadku gdy w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej były już wprowadzane zmiany lub z uwagi na zakres wprowadzonych w nim zmian stałoby się ono nieczytelne. Art. 1. pkt 15) w art. 33: art. 33. 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
Załącznik V Art. 2.10	Artykuł 2.10 Dobrowolne poddanie się inspekcji Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel może w dowolnym momencie dobrowolnie złożyć wniosek o przeprowadzenie inspekcji. Wniosek taki należy rozpatrzyć pozytywnie.	T	Art. 1 pkt 21 lit. b projektu ustawy	Art. 1 pkt 21) w art. 34e: b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Inspekcję techniczną statku przeprowadza się także w innych przypadkach na wniosek armatora.”;

Załącznik V Art. 2.12-14	<p>Artykuł 2.11 (bez treści)</p> <p>Artykuł 2.12 (bez treści)</p> <p>Artykuł 2.13 (bez treści)</p> <p>Artykuł 2.14 (bez treści)</p>	N		
Załącznik V Art. 2.15	<p>Artykuł 2.15 Koszty</p> <p>Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel pokrywa wszelkie koszty wynikłe z inspekcji jednostki i wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie ze szczególną taryfą ustalaną przez poszczególne państwa członkowskie.</p>	T	Art. 34c ust. 3 ustawy o żegludze oraz art. 1 pkt 25 projektu ustawy	<p>Art. 34c. 3. Za czynności inspekcyjne pobiera się opłaty.</p> <p>Art. 1 pkt 25) art. 34o otrzymuje brzmienie: „Art. 34o. 1. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa statku, dokonanie w nim zmian, za wydanie duplikatu, a także za wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 34m, pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.</p> <p>2. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz za wydanie duplikatu tego świadectwa pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.”;</p>
Załącznik V Art. 2.16	<p>Artykuł 2.16 Informacje</p> <p>Właściwy organ może zezwolić osobom, które uwiarygodnią swój uzasadniony interes, na wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej danej jednostki oraz wydawać tym osobom wyciągi ze świadectw lub ich uwierzytelnione i oznaczone w ten sposób odpisy.</p>	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	<p>Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34aa. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby, która uprawdopodobni swój uzasadniony interes, zapewnia dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.</p> <p>2. Dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej realizowany jest przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej; 2) sporządzenie wyciągu lub uwierzytelzonego odpisu z unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. <p>3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia dostępu do danego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, w przypadku gdy zapewnienie dostępu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej naruszałoby przepisy innych ustaw, w szczególności ograniczających i wyłączających dostęp do informacji.</p> <p>4. Za sporządzenie wyciągu lub odpisu, o których mowa w ust. 2 pkt 2, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.</p>

<p>Załącznik V Art. 2.17</p>	<p>Artykuł 2.17 Rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej 1. Właściwe organy przechowują oryginały lub kopie wszystkich wydanych unijnych świadectw zdolności żeglugowej i zamieszczają na nich wszelkie adnotacje i dokonują w nich zmian, w tym adnotacje dotyczące unieważnienia i wymiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Odpowiednio aktualizują rejestr, o którym mowa w art. 17 niniejszej dyrektywy.</p>	<p>T</p>	<p>- art. 1 pkt 17 i 15 projektu ustawy - (na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy o żegludze) rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej - art. 14 § 1 i art. 66a § 2 i 3 K.p.a.</p>	<p>Art. 1. pkt 17) art. 34 otrzymuje brzmienie: „Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi i aktualizuje rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej zawierający informacje o wydanych, odnowionych i przedłużonych: 1) unijnych świadectwach zdolności żeglugowej; 2) tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej; 3) uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowych. 2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej kierując się wymaganiami prawa Unii Europejskiej.”; Art. 1 pkt 15 projektu ustawy Art. 33. 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”; Art. 14. § 1. Sprawy należy załatwiać w formie pisemnej lub w formie dokumentu elektronicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 570), doręczanego środkami komunikacji elektronicznej. § 2. 1 Sprawy mogą być załatwiane ustnie, telefonicznie, za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2017 r. poz. 1219 oraz z 2018 r. poz.</p>
--------------------------------------	--	----------	---	--

				650) lub za pomocą innych środków łączności, gdy przemawia za tym interes strony, a przepis prawny nie stoi temu na przeszkodzie. Treść oraz istotne motywy takiego załatwienia powinny być utrwalone w aktach w formie protokołu lub podpisanej przez stronę adnotacji. Art. 66a § 2. W treści metryki sprawy wskazuje się wszystkie osoby, które uczestniczyły w podejmowaniu czynności w postępowaniu administracyjnym oraz określa się wszystkie podejmowane przez te osoby czynności wraz z odpowiednim odesłaniem do dokumentów zachowanych w formie pisemnej lub elektronicznej określających te czynności. § 3. Metryka sprawy, wraz z dokumentami do których odsyła, stanowi obowiązkową część akt sprawy i jest na bieżąco aktualizowana.
Załącznik V Art. 2.17	2. Właściwe organy pozostałych państw członkowskich, Umawiające się Państwa konwencji z Mannheim, a także, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony prywatności, państwa trzecie na podstawie porozumień administracyjnych otrzymują dostęp do rejestru z prawem wyłącznie do odczytu zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II, w celu wykonania środków administracyjnych służących do utrzymania bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w zakresie wykonania art. 2.02-2.15 niniejszego załącznika, jak również art. 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 i 22 niniejszej dyrektywy.	N		
Załącznik V Art. 2.18	Artykuł 2.18 Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku 1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy. 2. Jeżeli jednostka nie posiada ENI w momencie wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jest on nadawany jednostce przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym jednostka została zarejestrowana lub w którym znajduje się jej port macierzysty. Jednostkom pochodzącym z państw, w których nadanie ENI nie jest możliwe, ENI zamieszczany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, nadawany jest przez właściwy organ wydający to unijne świadectwo zdolności żeglugowej. 3. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel występuje z wnioskiem do właściwego organu o nadanie ENI. Właściciel lub jego przedstawiciel jest także zobowiązany do umieszczenia na jednostce ENI zamieszczonego w	T	Art. 1 pkt 15 lit. b i d	Art. 1 pkt 15: w art. 33: - lit. b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej dla statku, który nie posiada jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI), o przynależności polskiej lub przynależności do państwa, w którym nie nadaje się takiego numeru, nadaje temu statkowi jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).”, d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu: 6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności

	unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.			żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian, 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI) - kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;
Załącznik V Art. 2.19	Artykuł 2.19 <i>(bez treści)</i>	N		
Załącznik V Art. 2.20	Artykuł 2.20 Powiadomienia Każde państwo członkowskie lub jego właściwe organy powiadamiają Komisję i inne państwa członkowskie lub inne właściwe organy o:	-		
Załącznik V Art. 2.20	a) nazwach i adresach służb technicznych, które - wraz z ich krajowym właściwym organem - odpowiadają za stosowanie przepisów załącznika II;	T	Art. 1 pkt 11 lit. b projektu ustawy	Art. 1 pkt 11) w art. 28: d) dodaje się ust. 6-10 w brzmieniu: „6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się: 1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4, 2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej - jeżeli zostały wydane dla danego statku. 7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa. 8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez wydanie nowego dokumentu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w szczególności w przypadku gdy w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej były już wprowadzane zmiany lub z uwagi na zakres wprowadzonych w nim zmian stałoby się ono nieczytelne. 9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do

				nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy. 10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.”;
Załącznik V Art. 2.20	b) zestawieniach, według wzoru określonego w załączniku II, danych na temat tych typów pokładowego systemu odbioru i odprowadzania ścieków, którym udzielono homologacji od czasu ostatniego powiadomienia; c) uznawanych homologacjach typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków opartych na odrębnych normach niż określone w załączniku II, użytkowanych na krajowych drogach wodnych państw członkowskich; d) cofnięciu homologacji typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków oraz o jego przyczynach, w ciągu jednego miesiąca od takiego cofnięcia; e) kotwicy specjalnej, na którą wydano zezwolenie na podstawie wniosku o zmniejszenie masy kotwicy, z podaniem oznaczenia typu i zmniejszenia masy będącego przedmiotem zezwolenia. Właściwy organ udziela wnioskodawcy zezwolenia nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy od powiadomienia Komisji, pod warunkiem że nie wniesie ona sprzeciwu; f) radarowym sprzęcie nawigacyjnym i wskaźnikach skrętu, w odniesieniu do których wydano homologację typu. W stosownym powiadomieniu zamieszcza się nadany numer homologacji typu, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza homologacji typu oraz datę jej wydania;	N		
Załącznik V Art. 2.20	g) organach właściwych w zakresie dopuszczenia specjalistycznych firm dokonujących instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu.	T	Art. 1 pkt 20 oraz pkt 30 projektu ustawy	Art. 1 pkt 20) po art. 34d dodaje się art. 34da-art. 34dc w brzmieniu: „,Art. 34da. 1. Świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwane dalej „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, wydawane jest dla następującego sprzętu statku, o którym mowa w art. 30: 1) radarowego sprzętu nawigacyjnego, 2) sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego, 3) tachografów, 4) wskaźników skrętu

			<p>- który spełnia wymogi załącznika nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej.</p> <p>2. Świadczenie sprzętu nawigacyjnego wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie zaświadczenia potwierdzającego pozytywny wynik z inspekcji sprzętu nawigacyjnego przeprowadzonej przez komisję inspekcyjną, albo upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db.</p> <p>3. Za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego, kierując się koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej.</p> <p>5. Świadczenie sprzętu nawigacyjnego traci ważność w przypadku, gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sprzęt, dla którego zostało wydane to świadectwo, przestał spełniać wymogi określone w załączniku nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, lub 2) instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja sprzętu, dla którego zostało wydane to świadectwo, dokonana została przez podmiot inny niż upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db ust. 1. <p>6. Armator jest zobowiązany do zwrotu świadectwa sprzętu nawigacyjnego, które utraciło ważność, do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni od utraty ważności tego świadectwa.</p> <p>Art. 34db. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek przedsiębiorcy upoważnia go do instalacji, wymiany, naprawy</p>
--	--	--	--

			<p>lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, w sposób zapewniający spełnienie przez sprzęt statku wymagań określonych w załączniku 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, oraz do badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w załączniku 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629. Upoważnienie udzielane jest w drodze decyzji.</p> <p>2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej upoważnia przedsiębiorcę, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prowadzi działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, oraz w zakresie badania instalacji i działania tego sprzętu; 2) prowadzi działalność, o której mowa w pkt 1, w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629; 3) zapewnia, że działalność, o której mowa w pkt 1, będzie wykonywana w sposób bezstronny. <p>3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres wnioskowanego upoważnienia oraz załącza do niego dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 2.</p> <p>4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, upoważnienia przedsiębiorcy, który nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2.</p> <p>5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przeprowadzenia kontroli upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 1, w zakresie spełniania przez niego wymagań, o których mowa w ust. 2, na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców.</p> <p>6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca przestał spełniać wymagania określone w ust. 2.</p>
--	--	--	--

				<p>7. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdym przedsiębiorcy, który uzyskał lub któremu cofnięto upoważnienie.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz upoważnionych przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.</p> <p>9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską oraz inne właściwe organy państw członkowskich o organach właściwych do upoważniania przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 34dc. 1. Upoważniony przedsiębiorca, po przeprowadzeniu przez niego badania, o którym mowa w art. 34db ust. 1, i ustaleniu, że sprzęt spełnia wymagania określone w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, wydaje, na wniosek armatora, świadectwo sprzętu nawigacyjnego.</p> <p>2. Opłata za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego stanowi przychód upoważnionego przedsiębiorcy, który wydał to świadectwo.”;</p> <p>Art. 1 pkt 30) w art. 70:</p> <p>a) uchyla się ust. 1,</p> <p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3, 3a, art. 26a ust. 1, art. 34d ust. 1 oraz art. 37a ust. 9 i 10, pobierają organy administracji żeglugi śródlądowej.”;</p> <p>c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a. Opłaty za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego, o którym mowa w art. 34dc ust. 1, pobiera przedsiębiorca, który wydał świadectwo sprzętu nawigacyjnego.”;</p>
Załącznik VI	<p>INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE Kryteria uznawania instytucji klasyfikacyjnych</p> <p>Instytucja klasyfikacyjna zwracająca się o uznanie zgodnie z art. 21 niniejszej dyrektywy spełnia wszystkie następujące kryteria:</p> <p>1) instytucja klasyfikacyjna jest w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenianiu projektów i budowie statków żeglugi śródlądowej. Instytucja klasyfikacyjna posiada kompleksowy regulamin dotyczący projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczący obliczania stateczności zgodnie z</p>	T	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy	Art. 1 pkt 18) po art. 34 dodaje się art. 34aa-34ad w brzmieniu: Art. 34ac. 1. Instytucja klasyfikacyjna, mająca w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego, rozumianego jako podmiot upoważniony do wydawania decyzji w imieniu instytucji klasyfikacyjnej oraz do dokonywania wszelkich czynności, do których jest uprawniona instytucja klasyfikacyjna na podstawie przepisów dotyczących transportu śródlądowego, jeżeli ten podmiot zależny jest uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności

<p>częścią 9 przepisów załączonych do ADN, o której mowa w załączniku II. Regulamin ten jest opublikowany co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim oraz aktualizowany na bieżąco oraz poprawiany w ramach programów badawczo-rozwojowych. Regulamin ten nie może być sprzeczny z przepisami prawa Unii ani z obowiązującymi umowami międzynarodowymi;</p> <p>2) instytucja klasyfikacyjna publikuje corocznie swój rejestr statków;</p> <p>3) instytucja klasyfikacyjna jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczenia statków. Dochody instytucji klasyfikacyjnej nie mogą być uzależnione od jednego przedsiębiorstwa;</p> <p>4) siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub podmiotu zależnego upoważnionego do wydawania decyzji oraz dokonywania wszelkich czynności, do których jest ona uprawniona na mocy przepisów dotyczących transportu śródlądowego, znajduje się w jednym z państw członkowskich;</p> <p>5) instytucja klasyfikacyjna oraz jej eksperci cieszą się dobrą reputacją w zakresie transportu śródlądowego; eksperci są w stanie udokumentować swoje kwalifikacje zawodowe. Działają oni na odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej;</p> <p>6) instytucja klasyfikacyjna zatrudnia znaczną liczbę pracowników technicznych, pracowników kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, stosownie do zadań i sklasyfikowanych statków, dbając jednocześnie o budowanie zdolności oraz o aktualizowanie regulaminu. Dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie członkowskim;</p> <p>7) instytucja klasyfikacyjna działa zgodnie z kodeksem etycznym;</p> <p>8) kierownictwo i administracja instytucji klasyfikacyjnej działają w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez państwo członkowskie;</p> <p>9) instytucja klasyfikacyjna jest przygotowana do udzielania państwu członkowskiemu stosownych informacji;</p> <p>10) zarząd instytucji klasyfikacyjnej określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości i zapewnia zrozumienie, realizację i aktualizację tej polityki na wszystkich szczeblach instytucji klasyfikacyjnej;</p> <p>11) instytucja klasyfikacyjna opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach</p>		<p>potwierdzających spełnienie przez statek wymagań, o których mowa art. 34b ust. 3, może ubiegać się o uznanie przez Komisję Europejską na zasadach określonych w dyrektywie 2016/1629.</p> <p>2. Instytucja klasyfikacyjna może zostać uznana przez Komisję Europejską, o ile spełnia następujące wymagania:</p> <p>1) posiada szerokie doświadczenie w ocenie projektów statków żeglugi śródlądowej oraz nadzorze nad ich budową;</p> <p>2) posiada kompleksowe akty prawne regulujące kwestie projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczące obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) (Dz. U. z 2017 r. poz. 1719), zwanej dalej „ADN”, które:</p> <p>a) są sporządzone co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim,</p> <p>b) podlegają bieżącej aktualizacji i ulepszaniu na podstawie programów badawczo-rozwojowych, oraz</p> <p>c) nie są sprzeczne z przepisami prawa powszechnie obowiązującymi, w tym z umowami międzynarodowymi;</p> <p>3) publikuje corocznie swój rejestr statków;</p> <p>4) jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczenia statków;</p> <p>5) jej dochody nie mogą pochodzić od jednego podmiotu;</p> <p>6) posiada dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego;</p> <p>7) eksperci działający na jej odpowiedzialność mają dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego oraz posiadają odpowiednie kwalifikacje zawodowe;</p> <p>8) zatrudnia odpowiednią liczbę pracowników, w szczególności pracowników technicznych, kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, która jest dostosowana do wykonywania przez instytucje klasyfikacyjną zadań oraz możliwości rozwojowych, przy uwzględnieniu liczby i rodzaju statków podlegających ocenie przez tę instytucję;</p> <p>9) dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie</p>
--	--	--

<p>uznanych międzynarodowych norm jakości oraz zgodny z normą EN ISO/IEC 17020:2004, według wykładni określonej w wymogach dotyczących zasad certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli (ZSZIK). System jakości musi posiadać certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, zgodnie z pkt 4, który między innymi zapewnia, aby:</p> <p>a) regulamin instytucji klasyfikacyjnej został przyjęty i był systematycznie aktualizowany;</p> <p>b) regulamin instytucji klasyfikacyjnej był przestrzegany;</p> <p>c) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona;</p> <p>d) zdefiniowane i udokumentowane zostały: zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej;</p> <p>e) całość pracy wykonywana była w kontrolowanych warunkach;</p> <p>f) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną;</p> <p>g) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów;</p> <p>h) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów;</p> <p>i) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;</p> <p>j) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji;</p> <p>12) system jakości podlega certyfikacji przez niezależny organ kontrolny uznany przez administrację państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub oddział, zgodnie z pkt 4;</p> <p>13) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do stosownych dyrektyw Unii oraz do przedstawienia Komisji we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;</p>		<p>członkowskim;</p> <p>10) prowadzi działalność zgodnie z kodeksem etycznym;</p> <p>11) jej kierownictwo i administracja działa w sposób zapewniający poufność informacji określony w przepisach odrębnych;</p> <p>12) jest przygotowana do udzielania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informacji dotyczących prowadzonej działalności związanej z wykonywaniem funkcji instytucji klasyfikacyjnej, spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz informacji niezbędnych do realizacji funkcji, o której mowa w art. 6 ust. 1b;</p> <p>13) jej zarząd określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości, oraz wykonuje, aktualizuje i zapewnia dostępność i jawność do tej polityki na wszystkich szczeblach swojej struktury organizacyjnej;</p> <p>14) opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, zapewniający zgodność z normą PN-EN ISO/IEC 17020:2012, uwzględniający zasady certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli oraz posiadający certyfikat, o którym mowa w ust. 3;</p> <p>15) zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do przepisów Unii Europejskiej oraz do przedstawienia Komisji Europejskiej we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;</p> <p>16) zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swoich przepisów, o których mowa w pkt 2, przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.</p> <p>3. Do uzyskania uznania instytucji klasyfikacyjnej, o którym mowa w ust. 1, wymagane jest, aby system jakości posiadał certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna</p>
--	--	--

	<p>14) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swojego regulaminu przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.</p>		<p>instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, znajdujący się w jednym z państw członkowskich. System jakości zapewnia w szczególności, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) akty prawne, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zostały ustanowione, były przestrzegane i systematycznie aktualizowane; 2) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona; 3) zdefiniowane i udokumentowane zostały zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej; 4) całość pracy była wykonywana w kontrolowanych warunkach; 5) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną; 6) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów; 7) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów; 8) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości; 9) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji. <p>4. Instytucja klasyfikacyjna, o której mowa w ust. 1, ubiegająca się o uznanie przez Komisję Europejską składa za pośrednictwem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do Komisji Europejskiej wniosek o uznanie. Do</p>
--	---	--	---

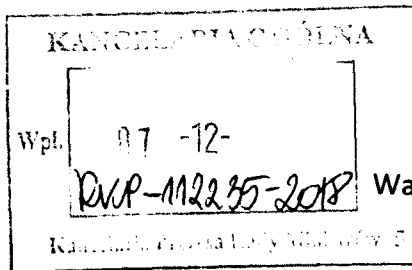
			<p>wniosku należy załączyć informacje i dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 i 3.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie przekazuje wniosek wraz z załącznikami do Komisji Europejskiej.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z ust. 1.</p>
--	--	--	--



KPRM



AAA499039



Warszawa, 6 grudnia 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.988.2018 / 24 / ar

Dot. RM-10-185-18 UC119 z 04.12.2018 r.

Pan Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze
śródlądowej, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej
Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

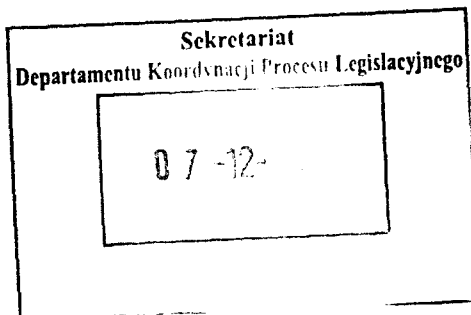
Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej





MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

KPRM



27 -12- 2018

RUP-116846-2018

Warszawa, 20 grudnia 2018 r.

71

DGWiZS.WBA.0210.3.2018.MS
Dot. RM-10-185-18

Pan

Jacek Sasin

Sekretarz Rady Ministrów

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 13 grudnia 2018 r., w sprawie notyfikacji przyjętego przez Radę Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, uprzejmie informuję, że przedmiotowy projekt ustawy nie wymaga notyfikacji w zakresie przepisów technicznych, dokonywanej po przyjęciu projektu ustawy przez Radę Ministrów zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), a jedynie będzie wymagał powiadomienia (notyfikacji) Komisji Europejskiej po jego ogłoszeniu, zgodnie z art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1).

Jednocześnie uprzejmie informuję, że przedstawione stanowisko zostało uzgodnione z przedstawicielami Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Rządowego Centrum Legislacji, biorącymi udział w pracach nad projektem ustawy.

W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o skierowanie przyjętego projektu ustawy do prac parlamentarnych, z uwagi na brak potrzeby notyfikacji tego projektu na obecnym etapie.

Anna Moskwa
Z upoważnienia Ministra
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

- 1) Pani Jadwiga Emilewicz – Minister Przedsiębiorczości i Technologii,
- 2) Pan Jacek Czaputowicz – Minister Spraw Zagranicznych,
- 3) Pan Robert Brochocki – Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej²⁾

Na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej z podziałem na rejony pływania, do których ma zastosowanie unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

§ 2. Śródlądowe drogi wodne, o których mowa w § 1, obejmują śródlądowe drogi wodne określone w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 172).

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich z podziałem na rejony pływania, do których stosuje się wymagania techniczne dla statków objętych obowiązkiem posiadania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, mając na względzie zapewnienie harmonizacji warunków wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15) , zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, do polskiego porządku prawnego, w szczególności jej:

- a) art. 4 ust. 1, który dokonuje klasyfikacji unijnych śródlądowych dróg wodnych na rejony 1, 2, 3, 4 i R,
- b) załącznika I do ww. dyrektywy, który zawiera wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na Rejony 1, 2 i 3.

Ze względu na fakt, że w dotychczasowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 172), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należałoby wprowadzić liczne zmiany, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, wydaje się nowy akt prawny i uchyla dotychczasowy, zamiast dokonywania zmiany.

W związku z powyższym w § 3 niniejszego rozporządzenia uchyla się dotychczas obowiązujące, ww. rozporządzenie.

§ 1 niniejszego rozporządzenia określono jego zakres przedmiotowy, który obejmuje wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej z podziałem na rejony pływania, do których ma zastosowanie unijne świadectwo zdolności żeglugowej

W § 2 niniejszego rozporządzenia, określono śródlądowe drogi wodne przez wprowadzenie w tym zakresie odesłania do załącznika I implementowanej dyrektywy 2016/1629.

W § 4 projektowanego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie rozporządzenia i ustawy jest niezbędna z uwagi na ściśle powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodna prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 18.06.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE, zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. W art. 4 ust. 1 dyrektywy 2016/1629, dokonano klasyfikacji unijnych śródlądowych dróg wodnych na rejony 1, 2, 3, 4 i R, a w jej załączniku I do zawarto wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii, podzielonych geograficznie na Rejony 1, 2 i 3.

W polskim porządku prawnym powyższe kwestie reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej, które nie jest w pełni zgodne z postanowieniami dyrektywy 2016/1629.

W związku z powyższym zachodzi konieczność dostosowania ww. rozporządzenia. poprzez wydanie nowego aktu prawnego w celu implementacji do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2016/1629.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na dużą liczbę zmian koniecznych do wprowadzenia w przedmiotowym rozporządzeniu zachodzi konieczność wydania nowego aktu prawnego, który określi wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na Rejony 1, 2 i 3.

Zgodność polskiego prawa z przepisami UE zostanie zapewniona poprzez wydanie nowego rozporządzenia w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie, które są członkami Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), tj.: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria, stosują już wprowadzany dyrektywą 2016/1629 podział na rejony.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów	8 urzędów	Dane własne	Uwzględnienie nowego

Żegluga Śródlądowej			podziału na rejony pływania w unijnych świadectwach zdolności żeglugowej.
Armatorzy	500	Dane własne	Konieczność stosowania określonych wymagań technicznych w poszczególnych rejonach pływania.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie ponadto przesłany do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żeglugą śródlądową:

- 1) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Projekt zostanie zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich	0	0	0	0	0	0	0	

(w mln zł, ceny stałe z r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej²⁾

Na podstawie art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian;
- 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI).

§ 2. 1. Wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) rodzaj statku;
- 3) nazwę i adres armatora;
- 4) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 5) port macierzysty statku;
- 6) rok budowy statku;
- 7) nazwę i adres stoczni;

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

- 8) numer, datę wydania i organ wydający dotychczasowy dokument bezpieczeństwa statku, jeżeli został wydany;
- 9) numer, datę wydania i organ wydający świadectwo pomiarowe statku, jeżeli zostało wydane;
- 10) informację o posiadaniu instalacji gazu płynnego;
- 11) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku, jeżeli został nadany.

2. We wniosku wskazuje się także rejon pływania, w którym statek będzie uprawiał żeglugę.

3. Wzór wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Przed wydaniem unijnego świadectwa zdolności żeglugowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej sprawdza, w Europejskiej bazie danych statków, czy dla tego statku świadectwo nie zostało wcześniej wydane lub cofnięte.

§ 4. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej w przypadku wydawania lub dokonywania w nim zmiany dokonuje się tej czynności, co do zasady, w formie adnotacji o:

- 1) przyznanych odstępstwach od wymagań technicznych zgodnie z przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej;
- 2) uznanych równoważnościach specyfikacji technicznych dla konkretnych statków zgodnie z przepisami prawa krajowego i Unii Europejskiej;
- 3) rejsach lub obszarach, których dotyczą odstępstwa, o których mowa w pkt 1.

§ 5. Wzór i sposób wypełniania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Wniosek o odnowienie lub przedłużenie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) rodzaj statku;
- 3) nazwę i adres armatora;
- 4) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 5) numer, datę wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej;
- 6) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku.

2. W przypadku gdy statek jest przebudowywany lub znajduje się w miejscu, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji technicznej statku, we wniosku o przedłużenie

unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy wskazać miejsce postoju statku oraz przyczynę przedłużenia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

3. Wzór wniosku o odnowienie lub przedłużenie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. W przypadku, o którym mowa w art. 28 ust. 7 ustawy, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej zatrzymuje dotychczasowe świadectwo, a gdy świadectwo to zostało wydane przez inny organ, zwraca je do tego organu.

5. Odnowienia lub przedłużenia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej dokonuje się, co do zasady, poprzez naniesienie adnotacji na tym świadectwie w zakresie określenia nowego terminu jego ważności.

§ 7. 1. Wniosek o dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) rodzaj statku;
- 3) nazwę i adres armatora;
- 4) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 5) numer, datę wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej;
- 6) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku.

2. We wniosku wskazuje się także przyczynę dokonania zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

3. Wzór wniosku o dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 8. 1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich, gdzie pierwsze trzy cyfry oznaczają kod przydzielany przez właściwy organ nadający jednolity europejski numer identyfikacyjny, natomiast pozostałe pięć cyfr stanowi numer porządkowy.

2. Trzycyfrowy kod, o którym mowa w ust. 1, zawiera się w przedziale 240-259.

3. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) jest nadawany wyłącznie jeden raz dla statku i nie zmienia się przez cały okres jego eksploatacji.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), które na podstawie ustawy z dniao zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz....) utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ...(poz. ...)

Załącznik nr 1

..... dnia
(miejscowość)

.....

.....

(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
w

Wniosek
o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

- Nazwa statku		2. Rodzaj statku									
3. Nazwa i adres armatora											
4. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku		5. Port macierzysty statku									
6. Rok budowy statku	7. Nazwa i adres stoczni										
8. Numer, data wydania i organ wydający dotychczasowy dokument bezpieczeństwa statku											
9. Numer, data wydania i organ wydający świadectwo pomiarowe statku											
10. Statek posiada instalację gazu płynnego: TAK/NIE *)		11. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku **)									
		<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>									
12. Rejon pływania, w którym statek będzie uprawiał żeglugę ***)											
*) Niepotrzebne skreślić. **) Jeżeli został nadany. ***) Zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.											

.....
(podpis składającego wniosek)

Wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

Nazwa państwa / Pieczęć

UNIJNE ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Nr

Miejscowość, data

.....

Organ inspekcyjny

.....

Stempel

.....

(Podpis)

Uwagi:

Jednostka może być używana do żeglugi na podstawie niniejszego świadectwa, jeśli spełnia warunki przedstawione poniżej.

W przypadku znaczących zmian lub napraw jednostka musi zostać poddana inspekcji specjalnej przed nowym rejsem.

Armator jednostki lub jego przedstawiciel musi poinformować organ inspekcyjny o wszelkich zmianach w nazwie lub własności jednostki, wszelkich nowych pomiarach i zmianach w numerze rozpoznawczym jednostki, numerze rejestracyjnym lub porcie macierzystym. Przedkłada jednocześnie świadectwo jednostki w celu jego zmiany.

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

1. Nazwa jednostki	2. Rodzaj jednostki	3. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny		6. Port macierzysty
7. Rok budowy	8. Nazwa i siedziba stoczni	
9. Niniejsze świadectwo zastępuje świadectwo nr wydane dnia przez Organ inspekcyjny		
10. Wyżej wymieniona jednostka, w następstwie inspekcji przeprowadzonej dnia *) i po przedstawieniu świadectwa wystawionego dnia *) ... przez uznaną instytucję klasyfikującą została uznana jako zdolna do pływania: - po Renie (*) pomiędzy a *) - po unijnych drogach wodnych w rejonie(ach) (*) - po drogach wodnych w rejonie(ach) (*) w [Nazwy Państw (*)] z wyjątkiem: - po następujących drogach wodnych [Nazwa Państwa (*)] przy podanym maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu, jak również z podanym wyposażeniem jednostki i załogi.		
11. Ważność niniejszego świadectwa upływa z dniem		
*) Zmiana(-y) do pozycji: Nowe brzmienie: *) Niniejsza strona została zastąpiona. Miejsce, data Organ inspekcyjny Pieczeń (Podpis)		
*) Niepotrzebne skreślić		

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

12. Numer świadectwa (1), jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (2), numer rejestracyjny (3) i numer świadectwa pomiarowego (4) są zamocowane z odpowiednimi oznaczeniami w następujących miejscach jednostki

- 1
- 2
- 3
- 4

13. Maksymalne dopuszczalne zanurzenie jest oznaczone na każdej burcie jednostki

- za pomocą dwóch - – oznaczeń zanurzenia *).
- za pomocą górnych tabliczek pomiarowych *).

Umieszczone zostały dwie podziałki zanurzenia *).

Tyłne skale pomiarowe służą jako podziałki zanurzenia: dodatkowo umieszczono liczby dotyczące zanurzenia *).

14. Uwzględniając ograniczenia *) wspomniane w punktach 15 i 52, statek działa jako jednostka

1.	pchająca *)	4.	przemieszczana w zestawie sprzężonym*)
1.1	w zestawie sztywnym *)	5.	holująca *)
1.2	sprzężonym elastycznie *)	5.1	jednostka bez napędu *)
2.	pchana *)	5.2	jednostka z napędem *)
2.1	w zestawie sztywnym *)	5.3	tylko pod prąd wody *)
2.2	na czele zestawu sztywnego *)	6.	holowana *)
2.3	sprzężonym elastycznie *)	6.1	jako jednostka z napędem *)
3.	przemieszczająca zestaw sprzężony*)	6.2	jako jednostka bez napędu *)

*) Zmiana(y) do pozycji:

Nowe brzmienie:

*) Niniejsza strona została zastąpiona.

Miejsce, data

Organ inspekcyjny

Pieczęć

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

16. Numer świadectwa pomiarowego wydanego przez Urząd Pomiarowy dnia				
17a. Długość całk. m	18a. Szerokość całk m	19a. Zanurzenie całk. m	20. Wolna burta cm	
17b. Długość L m	18b. Szerokość B m	19b. Zanurzenie T m		
21. Nośność /Wyporność *) t/m ³)		22. Liczba pasażerów:		23. Liczba koi pasażerskich:
24. Liczba wodoszczelnych grodzi poprzecznych		25. Liczba ładowni		26. Rodzaj pokryw luków
27. Liczba głównych silników napędowych		28. Łączna moc nominalna głównych źródeł napędu kW		29. Liczba śrub głównych
30. Liczba wciągarek kotwicy dziobowej z którychz napędem silnikowym		31. Liczba wciągarek kotwicy rufowej z którychz napędem silnikowym		
32. Liczba haków holowniczych		33. Liczba wciągarek holowniczych z którychz napędem silnikowym		
34. Urządzenia sterowe				
Liczba płetw sterowych w sterze głównym	Napęd steru głównego	- ręczny *) - elektryczny *)	- elektryczno-hydrauliczny *) - hydrauliczny *)	
Inne urządzenia: tak/nie *) Rodzaj:				
Ster boczny: tak/nie *)				
Napęd steru bocznego:				
		- ręczny *) - elektryczny *)	- elektryczno-hydrauliczny *) - hydrauliczny *)	
Instalacja steru dziobowego tak/nie *)	- ster dziobowy *) - dziobowy ster strumieniowy *) - inna instalacja *)	- sterowanie zdalne tak/nie *)	uruchomienie zdalne tak/nie *)	
35. Systemy pomp zęzowych i odwadniania				
Liczba pomp mechanicznych zęzowych		, z czego pomp mechanicznych		
Minimalna wydajność pomp		pierwsza pompa zęzowa l/min..... druga pompa zęzowa l/min.....		
*) Zmiana(y) do pozycji:				
Nowe brzmienie:				
.....				
.....				
*) Niniejsza strona została zastąpiona.				
Miejsce, data		Organ inspekcyjny		
Pieczeń			
			
		(Podpis)		
*) Niepotrzebne skreślić				

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

36. Liczba i lokalizacja zamknięć, o których mowa w art. 8.08, ust. 10 i 11			
37. Kotwice			
Liczba kotwic dziobowych	Masa całkowita kotwic dziobowych kg	Liczba kotwic rufowych	Masa całkowita kotwic rufowych kg
38. Łańcuchy kotwiczne			
Liczba łańcuchów kotwic dziobowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
Liczba łańcuchów kotwic rufowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
39. Liny cumownicze			
Pierwsza lina o długości m i sile rozrywającej kN			
Druga lina o długości m i sile rozrywającej kN			
Trzecia lina o długości m i sile rozrywającej kN			
40. Liny holownicze			
..... o długości m i sile rozrywającej kN			
..... o długości m i sile rozrywającej kN			
41. Sygnały świetlne i dźwiękowe			
Światła, flagi, kule, pławy i urządzenia dźwiękowe używane do sygnalizacji oraz do generowania sygnałów świetlnych i dźwiękowych, nakazanych przez [przepisy policji reńskiej/przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w państwach członkowskich], znajdują się na pokładzie, jak również niezależne od pokładowej sieci elektrycznej światła rezerwowe dla oświetlenia cumowniczego nakazane przez [przepisy policji reńskiej/przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w państwach członkowskich].			
*) Zmiana(y) do pozycji:			
Nowe brzmienie:			
.....			
.....			
*) Niniejsza strona została zastąpiona.			
Miejsce, data		Organ inspekcyjny	
Pieczeń		
		
		(Podpis)	
*) Niepotrzebne skreślić			

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

42. Pozostałe wyposażenie rzutka schronie zgodnie z art. 13.02 ust. 3 lit. d) *)/ zgodnie z art. 19.06 ust. 12*), długość m bosak liczba zestawów pierwszej pomocy..... lornetka plansza na temat ratowania tonących reflektor, który można obsługiwać ze sterówki zbiorniki ognioodporne..... schody/drabina zaburtowa*)	System komunikacji głosowej urządzenia radiotelefoniczne dźwigi	naprzemienny *) dwupunktowy /telefon *) wewn. łącze radiotelefoniczne *) w relacji statek-statek w relacji informacji żeglugowych w relacji statek-władze portowe zgodnie z art. 14.12 ust. 9*) inne dźwigi o obciążeniu roboczym nieprzekraczającym 2000 kg *)
--	---	---

43. Sprzęt przeciwpożarowy Liczba gaśnic przenośnych....., pomp pożarowych....., hydrantów, Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi itp. Nie/Liczba*) Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach itp. Nie/Liczba.....*) Pompa mechaniczna zęzowa zastępuje pompę pożarową..... Tak/nie)

44. Wyposażenie ratunkowe Liczba kół ratunkowych....., z których z pławkami świetlnymi....., z liną.....*) Kamizelki ratunkowe dla każdej osoby stale przebywającej na pokładzie/zgodnie z art. 13.08 ust. 2*) Łódź towarzysząca z jednym zestawem wiosel, jedną liną cumowniczą i czerpakiem / zgodnie z normą europejską *) Platforma lub instalacja zgodnie z art. 19.15 ust. 4 lub 5*) Liczba, typ i miejsce(a) instalacji sprzętu do bezpiecznego przenoszenia osób na płytkie wody, na brzeg lub na inną jednostkę zgodnie z art. 19.09 ust. 3 Liczba osobistych środków ratunkowych na statkach dla personelu pokładowego, z których zgodnie z art. 13.08 ust. 2 *) Liczba osobistych środków ratunkowych dla pasażerów..... *) Zbiorowe środki ratunkowe, sprzęt ratowniczy, w odniesieniu do liczby, równoważny wobec osobistych środków ratunkowych*) Dwa zestawy aparatów oddechowych, dwa zestawy sprzętu, liczba kapturek ucieczkowych*) Instrukcja i plan bezpieczeństwa umieszczone w:

45. Szczególne rozplanowanie sterówki do sterowania przez jedną osobę podczas żeglugi z użyciem radaru: Statek posiada jednoosobowe stanowisko radarowe *).
--

*) Zmiana(y) do pozycji:
Nowe brzmienie:
.....
.....

*) Niniejsza strona została zastąpiona.
Miejsce, data Organ inspekcyjny
.....
Pieczęć
.....
(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

46. Tryby pracy spełniające [A1¹⁾, A2¹⁾, B¹⁾. / przepisy prawa krajowego lub międzynarodowego w odniesieniu do załogi]

47. Wyposażenie statku zgodnie z art. 31.01.

Statek spełnia ^{*)} / nie spełnia ^{*)} art. 31.02 (Standard S1^{*)}) / art. 31.03 (Standard S2^{*)}).

[zgodnie z art. 3.18 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/ zgodnie wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi], minimalna załoga musi zostać zwiększona następująco ^{*)} / nie musi zostać zwiększona: ^{*)}:

	Tryby pracy ¹		

Spostrzeżenia i warunki specjalne:

.....
.....
.....

48. Minimalna załoga [zgodnie z art. 3.19 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/ zgodnie wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi]²

	Tryby pracy		

Spostrzeżenia i warunki specjalne:

.....
.....
.....
.....

^{*)} Zmiana(y) do pozycji:

Nowe brzmienie:
.....
.....

^{*)} Niniejsza strona została zastąpiona.

Miejsce, data

Organ inspekcyjny

Pieczęć

.....

(Podpis)

^{*)} Niepotrzebne skreślić

¹ Świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę na Renie będzie dotyczyło: marynarza, marynarza zastąpionego przez marynarza-motorzystę: trybów pracy A1, A2 i B.

² Świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę na Renie będzie dotyczyło: kapitana, sternika, starszego marynarza, marynarza, praktykanta, marynarza-motorzysty, inżyniera pokładowego: trybów pracy A1, A2 i B.

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**
Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu..... *).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

.....

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony *)
do

.....,

(Miejsce) (Data)

Pieczęć Organ inspekcyjny

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**
Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu..... *).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

.....

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony *)
do

.....,

(Miejsce) (Data)

Pieczęć Organ inspekcyjny

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**
Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu..... *).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

.....

.....

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony*)
do

.....,

(Miejsce) (Data)

Pieczęć Organ inspekcyjny

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**
Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu..... *).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

.....

.....

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony*)
do

.....,

(Miejsce) (Data)

Pieczęć Organ inspekcyjny

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**
Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu..... *).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

.....

.....

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony*)
do

.....,

(Miejsce) (Data)

Pieczęć Organ inspekcyjny

(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

49. **Przedłużenie/potwierdzenie (*) ważności świadectwa (*) Inspekcja okresowa/specjalna (*)**

Organ inspekcyjny skontrolował statek w dniu.....*).

Świadectwo z dnia wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

Zostało przedstawione organowi inspekcyjnemu *).

Przyczyna inspekcji / świadectwa *):

Na podstawie wyników inspekcji/świadectwa *), okres ważności świadectwa jest utrzymany/przedłużony *)
do

.....,
(Miejsce)

(Data)

Pieczęć

.....
Organ inspekcyjny

.....
(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

50. Atest dla instalacji gazu płynnego

Instalacja(e) gazu płynnego na pokładzie statku została(-y) skontrolowana(-e) przez eksperta *)

I zgodnie z jego protokołem odbioru z dnia *) spełnia(ją) stawiane warunki.

Instalacja(-e) obejmuje(-ą) następujące urządzenia zasilane gazem

Instalacja	Nr seryjny	Rodzaj	Producent	Typ	Lokalizacja

Niniejszy atest jest ważny do dnia.....

.....,
(Miejsce) (Data)

.....
Organ inspekcyjny

Pieczęć
(Podpis)

*) Zmiana(y) do pozycji:

Nowe brzmienie:
.....
.....

*) Niniejsza strona została zastąpiona.

Miejsce, data

Organ inspekcyjny

Pieczęć

.....
(Podpis)

*) Niepotrzebne skreślić

Unijne świadectwo zdolności żeglugowej Nr organu inspekcyjnego

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

- po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez eksperta

- po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do

.....,

(Miejsce)

(Data)

.....
Organ inspekcyjny

Pieczęć

.....
(Podpis)

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

- po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez eksperta

- po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do

.....,

(Miejsce)

(Data)

.....
Organ inspekcyjny

Pieczęć

.....
(Podpis)

51. Przedłużenie atestu dla instalacji gazu płynnego

Okres obowiązywania atestu dla instalacji gazu płynnego

z dnia ważny do

- po przeprowadzeniu inspekcji okresowej przez eksperta

- po przedstawieniu protokołu odbioru z dnia

zostaje przedłużony do

.....,

(Miejsce)

(Data)

.....
Organ inspekcyjny

Pieczęć

.....
(Podpis)

SPOSÓB WYPEŁNIANIA ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

1. Przepisy ogólne

1.1 Formularze

W celu wypełnienia świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się wyłącznie formularze dopuszczone przez właściwy organ. Formularze te wypełnia się tylko z jednej strony.

W przypadku wydania nowego świadectwa zdolności żeglugowej uwzględnia się wszystkie strony od 1 do 13, nawet jeśli niektóre z nich nie zawierają wpisów.

1.2 Sposób dokonywania wpisu

Wpisu do świadectwa zdolności żeglugowej dokonuje się na maszynie do pisania lub komputerowo z wydrukiem. Wpisów ręcznych można dokonywać tylko w wyjątkowych wypadkach. Wpisy powinny być nieusuwalne. Stosuje się tylko czcionkę w kolorze czarnym lub niebieskim. Skreśleń dokonuje się kolorem czerwonym.

2. Wpisy

2.1 Skreślanie możliwości do wyboru

W przypadku wpisów oznaczonych symbolem (*) skreśla się niepotrzebną informację.

2.2 Pozycje bez wpisu

Jeżeli w przypadku któregoś z punktów od 1 do 48 wpis nie jest konieczny lub możliwy, całe pole należy przekreślić linią.

2.3 Ostatnia strona świadectwa zdolności żeglugowej

Jeżeli dołączenie dodatkowych stron po stronie 13 (zob. pkt 3.2.3) nie jest konieczne, u dołu strony skreśla się słowa 'Ciąg dalszy na stronie(*)'.

2.4 Zmiany

2.4.1 Pierwsze odręczne zmiany na stronie

Dane na poszczególnych stronach mogą być zmieniane tylko jeden raz, jednak przy tej okazji można wprowadzić jednocześnie kilka zmian. Wszystkie zmieniane informacje należy przekreślić czerwoną linią. Uprzednio skreślony alternatywny wpis (zob. pkt 2.1) lub punkt, który wcześniej nie zawierał wpisu (zob. pkt 2.3) należy podkreślić kolorem czerwonym. Nowych informacji nie wpisuje się w zmienionym polu, lecz na tej samej stronie w punkcie 'Zmiany'; skreśla się wiersz 'Niniejsza strona została zastąpiona'.

(*) Niepotrzebne skreślić.

2.4.2 Kolejne odręczne zmiany na stronie

W przypadku kolejnych zmian daną stroną zastępuje się, a niezbędne zmiany, wraz z wszelkimi wcześniejszymi zmianami, wpisuje się bezpośrednio w odpowiednich punktach. W punkcie 'Zmiany' skreśla się wiersz 'Zmiana(-y)'.

Organ inspekcyjny, który pierwotnie wydał świadectwo zdolności żeglugowej, zatrzymuje poprzednią wersję strony.

2.4.3 Zmiany wprowadzane na zasadzie elektronicznego przetwarzania danych

W przypadku zmian wprowadzanych na zasadzie elektronicznego przetwarzania danych, stroną zastępuje się, a niezbędne zmiany, wraz z wszelkimi wcześniejszymi zmianami, wpisuje się bezpośrednio w odpowiednich punktach. W punkcie 'Zmiany skreśla się wiersz 'Zmiana(-y) do pozycji'.

Organ inspekcyjny, który pierwotnie wydał świadectwo zdolności żeglugowej, zatrzymuje poprzednią wersję strony.

2.5 Korekta poprzez nadpisywanie

Nadpisywanie wpisów lub wstawianie dodatkowych informacji do pozycji jest niedozwolone.

3. Zastępowanie i dodawanie stron

3.1 Zastępowanie stron

Strona 1 świadectwa zdolności żeglugowej nigdy nie może być zastąpiona. Do zastępowania innych stron stosuje się procedury określone w pkt 2.4.2 lub 2.4.3.

3.2 Dodawanie stron

W braku wystarczającego miejsca dla dalszych wpisów na stronach 10, 12 lub 13 świadectwa zdolności żeglugowej można załączyć dodatkowe strony.

3.2.1 Przedłużenie/Potwierdzenie ważności

W razie konieczności kolejnego przedłużenia ważności świadectwa, które było już wcześniej przedłużane sześciokrotnie, u dołu strony dodaje się słowa 'Ciąg dalszy na stronie 10a', kolejną stronę 10 oznacza się jako stronę 10a i dołącza po stronie 10. Następnie w pozycji 49 na górze strony 10a dokonuje się odpowiedniego wpisu. U dołu strony 10a wpisuje się sformułowanie 'Ciąg dalszy na stronie 10a'.

3.2.2 Przedłużenie ważności świadectwa instalacji gazu płynnego

Należy zastosować podobną procedurę jak w pkt 3.2.1, dodając stronę 12a po stronie 12.

3.2.3 Załącznik do świadectwa zdolności żeglugowej

U dołu strony 13 skreśla się kolorem czerwonym słowa 'Koniec świadectwa zdolności żeglugowej', skreślone słowa 'Ciąg dalszy na stronie'¹ należy podkreślić kolorem czerwonym, a po nich należy wpisać numer strony 13a. Zmiana ta powinna zostać opatrzona pieczęcią urzędową. Kolejną stronę 13 oznacza się jako stronę 13a i dołącza po stronie 13. W odniesieniu do strony 13a stosuje się odpowiednio przepisy pkt 2.2 i 2.3.

Tę samą procedurę stosuje się w przypadku ewentualnych kolejnych załączników (strony 13b, 13c, itd.).

¹ Niepotrzebne skreślić.

4. Wyjaśnienia dotyczące poszczególnych punktów

Poniższe uwagi nie uwzględniają punktów niewymagających wyjaśnienia.

2. W stosownych przypadkach należy używać pojęć określonych w art. 1.01. W odniesieniu do innych rodzajów statków podaje się ich powszechnie przyjęte określenie.
3. W przypadku przedłużenia świadectwa zdolności żeglugowej, skreśla się sformułowanie 'numer urzędowy' a także niniejszy numer, a w przypadku zmiany wpisuje się sformułowanie '3. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku' jak również ten numer.
10. W odniesieniu do statków posiadających unijne świadectwo zdolności żeglugowej, zezwalające na uprawianie żeglugi na Renie tj.
 - a) tych całkowicie spełniających wymagania niniejszego Standardu, obejmujące przepisy przejściowe rozdziału 32, oraz
 - b) tych, które nie korzystają z przepisów przejściowych rozdziału 33 ani ulg przewidzianych dla rejonu 4,tiret zostaje uzupełnione w następujący sposób – 'na unijnych drogach wodnych w rejonie(-ach):'
 - a) rzeka Ren lub
 - b) rejon R.
12. W przypadku przedłużenia świadectwa zdolności żeglugowej, skreśla się sformułowanie 'numer urzędowy', a w przypadku zmiany wpisuje się sformułowanie '12. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku' jak również ten numer.
15. Część tę wypełnia się jedynie dla jednostek, w przypadku których nie zostaje skreślona co najmniej jedna z właściwości 1.1 lub 1.2 lub 3 w pkt 14, w przeciwnym razie należy skreślić całą tabelę.
- 15.1 W tabeli w kolumnie "Szkic formacji" wpisuje się numer/numery formacji, dla których sporządzone zostały szkice. Wiersze niezawierające wpisu wykreśla się.

Istnieje możliwość sporządzenia szkiców kolejnych formacji w wierszu "Inne formacje"; są one oznaczane numerami 18, 19, 20 itd.

Jeżeli z właściwości "nadający się do pchania" w poprzednim świadectwie statku nie wynika, które formacje uzyskały dopuszczenie, wpis z poprzedniego świadectwa może zostać przeniesiony do pkt 52. W wierszu 1 tabeli 'Dopuszczone formacje' należy umieścić odniesienie 'zob. pkt 52'.
- 15.2 Sprzężenia

Podaje się tylko informacje dotyczące sprzężenia między jednostką pchającą a jednostką pchaną w zestawie.
- 17-20. Informacje zgodne ze świadectwem pomiarowym podaje się w punktach 17–19 z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, a w pkt 20 — w postaci liczb całkowitych. Długość całkowita i szerokość całkowita wyznaczają maksymalne wymiary jednostki z uwzględnieniem wszystkich wystających elementów przymocowanych na stałe. Długość L i szerokość B wyznaczają maksymalne wymiary kadłuba (zob. również art. 1.01 Definicje).

21. Nośność statków towarowych w t, zgodnie ze świadectwem pomiarowym dla maksymalnego zanurzenia zgodnie z pkt 19.

W przypadku wszystkich innych jednostek wyporność w m^3 . W razie braku świadectwa pomiarowego należy obliczyć wyporność na podstawie iloczynu współczynnika pełnotliwości oraz długości L_{WL} , szerokości B_{WL} i średniej głębokości zanurzenia przy maksymalnym zanurzeniu.

23. Liczba dostępnych koi pasażerskich (w tym składanych łóżek itp.).
24. Uwzględnia się tylko grodzie poprzeczne sięgające od jednej burty statku do drugiej.

26. W odpowiednich przypadkach stosuje się następujące wyrażenia :

- ręcznie obsługiwane pokrywy luków,
- ręcznie obsługiwane przesuwne pokrywy luków,
- ręcznie obsługiwane przesuwne pokrywy luków,
- mechanicznie obsługiwane przesuwne pokrywy luków,
- mechanicznie obsługiwane pokrywy luków.

W przypadku innych rodzajów pokryw luków podaje się ich powszechnie przyjęte określenie.

Należy wymienić wszystkie ładownie nieposiadające pokryw luków, np. w pkt 52.

28. Liczba całkowita.

30, 31

- i 33. Każda obudowa wciągarki liczona jest jako jedna wciągarka, niezależnie od liczby połączonych z nią kotwic czy lin holowniczych.

34. W pozycji "Inne urządzenia" wymienia się urządzenia, które nie wykorzystują płetw sterowych (np. urządzenia typu ster-śruba, pędnik cykloidalny, dziobowy ster strumieniowy).

Należy również wymienić ręcznie uruchamiane elektryczne silniki pomocnicze.

W przypadku dziobowych sterów strumieniowych 'sterowanie zdalne' odnosi się tylko do sterowania zdalnego ze sterówki.

35. Należy podać tylko wartości teoretyczne zgodnie z art. 8.08 ust. 2 i 3, art. 19.01 ust. 1 lit. c) oraz art. 19.08 ust. 5. W odniesieniu do jednostek, których stępka została położona w dniu 1.4.1976 r. lub przed nim, część pierwszą należy wypełnić jedynie w przypadku wymiany pomp żęzowych oraz w przypadku przedłużenia okresu ważności świadectwa zdolności żeglugowej po dniu 1 stycznia 2015 r. w odniesieniu do jednostek, których stępka została położona po dniu 31 grudnia 1984 r. i eksploatowanych poza rejonem R, część tę można pozostawić pustą.

36. W celu wyjaśnienia konieczne może być sporządzenie szkicu.

37. Należy podać wyłącznie wartości teoretyczne bez uwzględnienia obniżenia masy zgodnie z art. 13.01 ust. 1-4.

38. Należy podać tylko minimalne długości zgodnie z art. 13.01 ust. 10 oraz minimalną siłę rozrywającą zgodnie z art. 13.01 ust. 11.
39.
i 40. Należy podać tylko minimalne długości oraz minimalne wartości siły rozrywającej zgodnie z art. 13.02 ust. 3.
42. Organ inspekcyjny może dodawać pozycje na liście niezbędnego wyposażenia. Wprowadzenie nowych pozycji powinno być uzasadnione jako istotne dla bezpieczeństwa statku w odniesieniu do danego rodzaju statku lub obszaru jego eksploatacji. Dodane pozycje wpisuje się w pkt 52.
- Lewa kolumna, wiersze 3 i 4: w przypadku statków pasażerskich należy skreślić pierwszy wymieniony element wyposażenia, a w przypadku wszystkich innych statków należy całkowicie skreślić drugi wymieniony element wyposażenia. Jeżeli organ inspekcyjny dopuścił mniejszą długość niż przewidziana w art. 13.02 ust. 3 lit. d) lub art. 19.06 ust. 12 należy skreślić jedynie pierwszą połowę i podać długość schodni.
- Lewa kolumna, wiersz 7: należy podać liczbę zestawów pierwszej pomocy wymaganych zgodnie z art. 13.02 ust. 3 lit. f) i art. 19.08 ust. 9.
- Lewa kolumna, wiersz 11: należy podać liczbę zbiorników ognioodpornych wymaganych zgodnie z art. 13.02 ust. 2.
43. W punkcie tym nie uwzględnia się gaśnic przenośnych wymaganych na mocy innych przepisów bezpieczeństwa, np. rozporządzenia.
44. Wiersz 3: w świadectwach zdolności żeglugowej, których ważność należy przedłużyć przed dniem 1 stycznia 2025 r. (rozdział 33), należy skreślić punkt 'zgodnie z art. 13.08 ust. 2', jeżeli na pokładzie brak kamizełek ratunkowych spełniających wymagania niniejszego Standardu.
- Wiersz 4: jeżeli ważność świadectw zdolności żeglugowej jest przedłużana po dniu 1 stycznia 2015 r., lub jeśli na statku są instalowane nowe łodzie towarzyszące lub dla nowo wybudowanych jednostek, należy skreślić dopisek 'z jednym zestawem wiosł, jedną liną cumowniczą i czerpakiem'. W świadectwach zdolności żeglugowej, przedłużanych po dniu 1.1.2030 roku (rozdział 33), w braku łodzi towarzyszących na pokładzie, należy skreślić dopisek 'zgodnie z normą EN 1914 : 2016'. W świadectwach zdolności żeglugowej, przedłużanych przed dniem 1.9.2036 roku, jeżeli zgodność z normą EN 1994 : 1997 jest udowodniona, należy skreślić dopisek '2016'.
46. Z reguły w przypadku braku koi lub w razie zbyt wysokiego poziomu hałasu w punkcie tym nie podaje się pracy ciągłej.
50. Ekspert składa swój podpis tylko wówczas, gdy osobiście wypełnił stronę 11.
52. W tym miejscu można umieścić dodatkowe ograniczenia, zwolnienia, wyjaśnienia itp., odnoszące się do wpisów w poszczególnych punktach.

5. Przepisy przejściowe dotyczące świadectw zdolności żeglugowej

5.1 Istniejące świadectwa wspólnotowe

Nie dokonuje się dalszego przedłużenia ważności istniejących świadectw wspólnotowych, z wyjątkiem wyjątkowego przedłużenia na okres 6 miesięcy.

5.2 Wymiana po przeprowadzeniu inspekcji okresowej

Po przeprowadzeniu inspekcji okresowej statku, który nie posiada jeszcze świadectwa zgodnego ze wzorem w załączniku 4, wydaje się takie świadectwo zdolności żeglugowej.

5.3 Załącznik „Jednostka tradycyjna” do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

Załącznik „Jednostka tradycyjna” do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej i wypełnia jedynie w przypadku jednostek, o których mowa w minimalnych wymaganiach technicznych, o których mowa w art. 34 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej

..... dnia
(miejscowość)

.....

.....
(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
W

Wniosek
o odnowienie/przedłużenie* unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

- Nazwa statku	2. Rodzaj statku								
3. Nazwa i adres armatora									
4. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku									
5. Miejsce postoju statku **)									
6. Numer, data wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej									
7. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku <table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>									
8. Przyczyna przedłużenia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej **)									

*) Niepotrzebne skreślić

**) W przypadku gdy statek jest przebudowywany lub znajduje się w miejscu, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji technicznej statku

.....
(podpis składającego wniosek)

..... dnia
(miejsowość)

.....

.....
(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
w

Wniosek

o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej

- Nazwa statku	2. Rodzaj statku								
3. Nazwa i adres armatora									
4. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku									
5. Numer, data wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej									
6. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku <table border="1" data-bbox="245 1462 895 1503"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>									
7. Przyczyna dokonania zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej:									

.....
(podpis składającego wniosek)

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- 2) wzory wniosków o wydanie, odnowienie, przedłużenie lub dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej,
- 3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej
- 4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI),
– kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednoczenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, do polskiego porządku prawnego.

Ze względu na fakt, że dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), które regulowało sprawy wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej zastępowanego przez unijne świadectwo zdolności żeglugowej, utraciło moc w związku z wejściem w życie ustaw z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należy wydać nowy akt prawny.

W § 1 niniejszego rozporządzenia określono zakres przedmiotowy rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, zawartym w art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W § 2 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, oraz wprowadzono wzór wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, który określa załącznik nr 1. Celem przedmiotowego przepisu jest ujednoczenie stosowanego wniosku przez wszystkie organy wydające przedmiotowy dokument.

W § 3 niniejszego rozporządzenia wskazano, że przed wydaniem unijnego świadectwa zdolności żeglugowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej sprawdza, w Europejskiej bazie danych o statkach, czy dla tego statku odpowiednie świadectwo nie zostało wcześniej wydane. Przedmiotowa regulacja ma na celu zapewnienie, że dla tego samego statku nie zostaną wydane dwa różne dokumenty bezpieczeństwa.

W § 4 niniejszego rozporządzenia określono wykaz dodatkowych informacji, które powinny znaleźć się w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, które to zamieszcza się zazwyczaj, w drodze adnotacji, w tym dokumencie, a które to nie wynikają bezpośrednio ze wzoru świadectwa. Informacje te są wymagane na podstawie dyrektywy 2016/1629, a przedmiotowy przepis stanowi jej wdrożenie.

W § 5 niniejszego rozporządzenia wprowadzono załączniki 4 i 5, które określają odpowiednio wzór i sposób wypełniania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Wzór tych dokumentów został określony na podstawie dyrektywy 2016/1629.

W § 6 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o odnowienie lub przedłużenie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz określono także wzór takiego wniosku. Celem przedmiotowego przepisu jest m.in. ujednoczenie stosowanego wniosku przez wszystkie organy wydające przedmiotowy dokument, a także wskazanie niezbędnych elementów formalnych, których ewentualny brak będzie stanowił podstawę do pozostawienia sprawy bez rozpoznania przez organ. Określono również szczególne czynności administracyjno-techniczne związane z przedłużaniem i odnawianiem unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

W § 7 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, oraz określono w załączniku nr 5 jego wzór. Celem przedmiotowego przepisu jest m.in. ujednoczenie stosowanego wniosku przez armatorów.

W § 8 niniejszego rozporządzenia określono zasady nadawania europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI), zgodnie z zasadami przyjętymi przez UE. Dodatkowo w ust. 3 jednoznacznie wskazano, że numer ENI jest nadawany wyłącznie jeden raz na cały okres eksploatacji, w celu zapobieganiu sytuacji ponownego występowania o nadanie numeru ENI np. przez nowego armatora. Numer ENI ma na celu zapewnienie identyfikacji statku w całym okresie eksploatacji statku bez względu na zmianę armatora czy też zmianę organu rejestrowego.

W § 9 projektowanego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie rozporządzenia

i ustawy jest niezbędna z uwagi na ścisłe powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodna prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie

sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 31.10.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118), zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. Wskazana dyrektywa została zmieniona przez dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15). Dyrektywa wprowadza m.in.:

- obowiązek wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zamiast wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej,
- wzory unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- możliwość odnawiania dokumentów bezpieczeństwa statku,
- określa szczegółowy sposób postępowania w ramach procedury wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Polskie przepisy, zawarte akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, regulujące kwestie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, dokonywania jego zmiany i przedłużania, nie są w pełni dostosowane do przepisów przedmiotowej dyrektywy i wymagają nowelizacji.

Ze względu na fakt, że dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), utraciło moc w związku z wejściem w życie ustaw z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należy wydać nowy akt prawny.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 wymaga, oprócz nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, także wydania nowego rozporządzenia w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Przedmiotowe rozporządzenie, będące jednym z kilku aktów wykonawczych wdrażających dyrektywę będzie regulować następujące kwestie:

- szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI).

Przedmiotowe kwestie, w tym również wzory dokumentów bezpieczeństwa, zostały co do zasady, określone w dyrektywie 2016/1629 i wymagają wyłącznie wdrożenia i dostosowania do polskiego systemu prawnego.

Dodatkowo w przedmiotowym rozporządzeniu zostaną określone wzory wniosków o wydanie, odnowienie, przedłużenie lub dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, co ma ułatwić armatorom uzyskiwanie dokumentów bezpieczeństwa. Ponadto, przedmiotowe rozwiązanie pozwoli na ujednoczyć stosowane wnioski przez wszystkie organy wydające przedmiotowe dokumenty, co będzie stanowiło także ułatwienie zarówno dla organów, które będą rozpatrywały przedmiotowe wnioski.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoczonego systemu wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i nadzoru nad statkami żeglugi śródlądowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie, które są członkami Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), tj.: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria, stosują już wprowadzane dyrektywą 2016/1629 wzory, sposoby postępowania dotyczące wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędów	Dane własne	Konieczność wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z nowym wzorem i nazwą. Powstanie obowiązek stosowania nowych procedur przy wydawaniu unijnych świadectw zdolności żeglugowej.
Armatorzy	Około 500	Dane własne	Armatorzy ubiegający się o unijne świadectwo zdolności żeglugowej uzyskają dokument uznawany przez wszystkie państwa objęte dyrektywą.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie ponadto przesłany do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żeglugą śródlądową:

- 1) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Projekt zostanie zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków

pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Nie dotyczy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie dotyczy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej²⁾

Na podstawie art. 33c ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) wzory wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 3) wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

§ 2. Przed wydaniem uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej sprawdza, w Europejskiej bazie danych statków, czy dla tego statku świadectwo nie zostało wcześniej wydane lub cofnięte.

§ 3. 1. Wniosek o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) nazwę i adres armatora;
- 3) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 4) numer, datę wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej;
- 5) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

2. We wniosku wskazuje się także drogi wodne, których ma dotyczyć uzupełniające świadectwo zdolności żeglugowej.

3. Wzór wniosku o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Wniosek o odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera:

- 1) nazwę statku;
- 2) nazwę i adres armatora;
- 3) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 4) numer, datę wydania i organ wydający uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej;
- 5) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku.

2. Wzór wniosku o odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Przedłużenie lub odnowienie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej następuje poprzez dokonanie adnotacji na tym świadectwie.

2. W przypadku braku miejsca na dokonanie adnotacji, o której mowa w ust. 1, przedłużenie lub odnowienie uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej następuje przez wydanie nowego świadectwa.

§ 6. Wzór i sposób wypełniania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

.....dnia.....
(miejscowość)

.....

.....
(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
W

Wniosek
o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

1. Nazwa statku										
2. Nazwa i adres armatora										
3. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku										
4. Numer, data wydania i organ wydający unijne świadectwo zdolności żeglugowej										
5. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku*) <table border="1" data-bbox="236 1608 762 1644"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>										
6. Drogi wodne, których ma dotyczyć świadectwo**)										
*) Jeżeli został nadany. **) Zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej										

.....
(podpis składającego wniosek)

..... dnia
(miejsowość)

.....

.....
(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
W

Wniosek
o odnowienie/przedłużenie^{*)} uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

1. Nazwa statku								
2. Nazwa i adres armatora								
3. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku								
4. Numer, data wydania i organ wydający uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej								
5. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku <table border="1"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>								

^{*)} Niepotrzebne skreślić

.....
(podpis składającego wniosek)

Wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

Załącznik do świadectwa inspekcji dla żeglugi nr

Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej

Nazwa państwa / pieczęć

Nazwa i adres właściwego organu wystawiającego dodatkowe świadectwo

1. Nazwa statku:
2. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:
3. Miejsce rejestracji i nr rejestracyjny:
4. Kraj rejestracji lub port macierzysty: ⁽¹⁾
5. Uwzględniając świadectwo zdolności żeglugowej nr
z dnia ważne do
6. Uwzględniając wyniki inspekcji
..... dn.
7. wyżej wymieniony statek zostaje uznany zdolnym do pływania po unijnych drogach wodnych
rejonu(ów)
.....
8. Niniejsze uzupełniające świadectwo traci ważność dnia
9. Wystawione w, dn.
- 10.

.....
(Organ inspekcyjny)

Pieczęć

.....
(Podpis)

.....
⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Załącznik do świadectwa zdolności żeglugowej nr.....

11.

		Rejon lub drogi wodne ⁽¹⁾				
		4	3	2	1	
Wolna burta (cm)	z ładownią zamkniętą					
	z ładownią otwartą					

12. Odstępstwa od świadectwa zdolności żeglugowej nr

.....
.....
.....
.....
.....
.....

13. Nie stosuje się wpisów dotyczących liczby członków załogi w świadectwie zdolności żeglugowej.

14. Uwzględniając świadectwo zdolności żeglugowej nr.....

z dnia ważne do dnia

Uwzględniając wyniki inspekcji,
dn.,

Niniejsze świadectwo dodatkowe zostaje przedłużone / odnowione ⁽¹⁾ do

.....

..... ,
(Miejsce) (Data)

.....
(Organ inspekcyjny)

Pieczęć

.....
(Podpis)

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 33c ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
 - 2) wzory wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
 - 3) wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej
- kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, do polskiego porządku prawnego. W celu implementacji dyrektywy 2016/1629 w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej wprowadzono nowy dokument – uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, który będzie wydawany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia możliwości pływania statkami po rejonach pływania, na których wprowadzono dodatkowe wymagania. W celu ułatwienia armatorom uzyskiwanie przedmiotowego dokumentu za zasadne uznano ustalenie wzorów wniosków umożliwiających uzyskanie tego dokumentu, a także jego przedłużenie lub odnowienie. Mając na uwadze standaryzację procedury wydawania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej za zasadne uznano określenie w rozporządzeniu procedur uzyskiwania tego dokumentu oraz jego wzoru, w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2016/1629, a także w celu implementacji jej postanowień.

W § 1 niniejszego rozporządzenia określono zakres przedmiotowy rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, zawartym w art. 33c ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W § 2 niniejszego rozporządzenia wskazano, że przed wydaniem uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej sprawdza, w Europejskiej bazie danych o statkach, czy dla tego statku świadectwo nie zostało wcześniej wydane. Przedmiotowa regulacja ma, w szczególności na celu zapewnienie, że dla tego samego statku nie zostaną wydane dwa różne uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej.

W § 3 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz przewidziano, że wzór tego wniosku zostanie określony w załączniku nr 1. Celem przedmiotowego przepisu jest m.in.

ujednoczenie stosowanego wniosku przez wszystkie organy wydające przedmiotowy dokument, a także wskazanie niezbędnych elementów formalnych, których ewentualny brak będzie stanowił podstawę do pozostawienia sprawy bez rozpoznania przez organ.

W § 4 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, oraz przewidziano, że wzór tego wniosku zostanie określony w załączniku nr 2. Celem przedmiotowego przepisu jest m.in. ujednoczenie stosowanego wniosku przez wszystkie organy wydające przedmiotowy dokument, a także wskazanie niezbędnych elementów formalnych, których ewentualny brak będzie stanowił podstawę do pozostawienia sprawy bez rozpoznania przez organ.

W § 5 niniejszego rozporządzenia określono sposób dokonywania czynności administracyjno-technicznych związanych z przedłużaniem i odnawianiem uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w celu ujednoczenia sposobu załatwiania tej samej sprawy przez wszystkie organy administracji żeglugi śródlądowej.

W § 6 niniejszego rozporządzenia przewidziano, że w załączniku nr 3 zostanie określony wzór i sposób wypełniania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2016/1629.

W § 7 projektowanego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie rozporządzenia i ustawy jest niezbędna z uwagi na ścisłe powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodna prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>31.10.2018</p> <p>Źródło:</p> <p>Prawo UE</p> <p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 33c ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118), zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. Wskazana dyrektywa została zmieniona przez dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15). Dyrektywa wprowadza m.in. obowiązek wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. W dyrektywie 2016/1629 przewidziano określony sposób wydawania, przedłużania i odnawiania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Przedmiotowe kwestie nie były dotychczas uregulowane w polskim porządku prawnym, dlatego w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należy je uregulować w rozporządzeniu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629, oprócz nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, wymaga także wydania nowych aktów wykonawczych regulujących sprawy dotychczas nieuregulowane, np. takie jak kwestie mające zostać określone w niniejszym rozporządzeniu. Przedmiotowe rozporządzenie, będące jednym z kilku aktów wykonawczych wdrażających dyrektywę, zgodnie z brzmieniem upoważnienia ustawowego, nadanym ustawą z dnia o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...) będzie regulować:

- szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
- wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Przedmiotowe kwestie, w tym również wzory przedmiotowych dokumentów, zostały, co do zasady, określone w dyrektywie 2016/1629 i wymagają wyłącznie wdrożenia i dostosowania do polskiego systemu prawnego.

W celu ułatwienia armatorom uzyskiwanie przedmiotowego dokumentu za zasadne uznano ustalenie wzorów wniosków umożliwiających uzyskanie tego dokumentu, a także jego przedłużenie lub odnowienie. Mając na uwadze standaryzację

pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.											
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

--	--

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne: ...

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej²⁾

Na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej.

§ 2. Wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), które na podstawie ustawy z dniao zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...) utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Organ właściwy/Organ inspekcyjny

Rejestr świadectw

Rok

(strona prawa)

Nośność zgodnie ze świadectwem pomiarowym lub wyporność *)			Rejony pływania lub, odpowiednio, odcinek śródlądowej drogi wodnej		Adnotacje dotyczące inspekcji technicznych dodatkowych lub specjalnych, cofania i anulowania świadectwa	Świadectwo ważne do	Inne uwagi
Data świadectwa pomiarowego	Tabliczka pomiarowa	t/m ³	od	do			

*) Jeżeli nie jest dostępne żadne świadectwo pomiarowe, oszacować nośność lub wyporność

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej kierując się wymaganiami międzynarodowymi.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, do polskiego porządku prawnego.

Ze względu na fakt, że dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), określające wzór rejestru wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej (które to dokumenty zostały zastąpione przez unijne świadectwa zdolności żeglugowej), utraciło moc w związku z wejściem w życie ustaw z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629, należy wydać nowy akt prawny.

W § 1 niniejszego rozporządzenia określono zakres przedmiotowy rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, zawartym w art. 34 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej.

W § 2 niniejszego rozporządzenia przewidziano, że wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej, z uwagi na swój techniczny charakter zostanie określony w załączniku.

W § 3 projektowanego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie rozporządzenia i ustawy jest niezbędna z uwagi na ściśle powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodna prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces

Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wzoru rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 31.10.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 16.09.2016, s. 118), zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. Wskazana dyrektywa została zmieniona przez dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającą załączniki II, III i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15). Dyrektywa wprowadza m.in.:

- nowy wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej,
- zmienia katalog dokumentów wpisywanych do rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej (względem dotychczasowego rejestru wspólnotowych świadectw zdolności żeglugowej), objęcie nim uzupełniających unijnych świadectw zdolności żeglugowej.

Polskie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 731), regulujące kwestie dotyczące ww. rejestru nie są w pełni dostosowane do przepisów przedmiotowej dyrektywy i wymagają nowelizacji.

Ze względu na fakt, że dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, utraciło moc w związku z wejściem w życie ustaw z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należy wydać nowy akt prawny.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 wymaga, oprócz nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, także wydania nowego rozporządzenia określającego wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Przedmiotowe rozporządzenie, będące jednym z kilku aktów wykonawczych wdrażających dyrektywę będzie określać wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej.

Przedmiotowa kwestia została, co do zasady, uregulowana w dyrektywie 2016/1629 i wymaga wdrożenia i dostosowania

do polskiego systemu prawnego.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2016/1629 jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoczonego systemu wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej i nadzoru nad statkami żeglugi śródlądowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie, które są członkami Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), tj.: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria, stosują już wprowadzane dyrektywą 2016/1629 wzory rejestrów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędów	Dane własne	Konieczność prowadzenia rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej zgodnego ze wzorem.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie ponadto przesłany do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żeglugą śródlądową:

- 1) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Projekt zostanie zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania²⁾

Na podstawie art. 34c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;
- 2) wzory:
 - a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej,
 - b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej;
- 3) wysokość i sposób uiszczania opłat za czynności inspekcyjne.

§ 2. Przy przeprowadzaniu inspekcji technicznej niezbędnej do wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej lub świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwanego dalej „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, stosuje się przepisy, o których mowa w art. 34b ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, zwanej dalej „ustawą”.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

§ 3. Komisja inspekcyjna, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy, przeprowadza inspekcję techniczną statku w zakresie:

- 1) budowy:
 - a) statku i jego kadłuba, w szczególności ich wytrzymałości i stateczności,
 - b) maszynowni, kotłowni i zasobników paliwa;
- 2) prześwietu bezpiecznego, wolnej burty, w tym minimalnej wolnej burty, oraz znaków i podziałek zanurzenia;
- 3) właściwości manewrowych;
- 4) urządzeń sterowych;
- 5) sterówki;
- 6) budowy maszyn;
- 7) emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych;
- 8) urządzeń i instalacji elektrycznych;
- 9) wyposażenia;
- 10) bezpieczeństwa w miejscu pracy;
- 11) pomieszczeń dla załogi;
- 12) urządzeń grzewczych, do gotowania i chłodzenia zasilanych paliwem;
- 13) instalacji gazu płynnego dla celów gospodarczych;
- 14) pokładowych oczyszczalni ścieków.

§ 4. 1. Inspekcję techniczną przeprowadza, się z uwzględnieniem instrukcji dotyczących stosowania norm technicznych, zawartych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą”, w sposób określony w załączniku II tej dyrektywy:

- 1) w części II w rozdziale 3 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 1;
- 2) w części II w rozdziale 4 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 2;
- 3) w części II w rozdziale 5 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 3;
- 4) w części II w rozdziale 6 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 4;
- 5) w części II w rozdziale 7 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 5;
- 6) w części II w rozdziale 8 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 6;
- 7) w części II w rozdziale 9 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 7;

- 8) w części II w rozdziale 10 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 8;
- 9) w części II w rozdziale 13 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 11;
- 10) w części II w rozdziale 14 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 12;
- 11) w części II w rozdziale 15 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 13;
- 12) w części II w rozdziale 16 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 14;
- 13) w części II w rozdziale 17 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 15;
- 14) w części II w rozdziale 18 – w zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 16.

2. Inspekcja techniczna obejmuje również sprawdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w części II załącznika do załącznika nr II do dyrektywy, dotyczących konkretnych urządzeń używanych na pokładzie statku, o ile są takie urządzenia.

3. Ponadto inspekcję techniczną przeprowadza się dla:

- 1) statków pasażerskich w sposób określony w części III rozdziału 19 i 20 załącznika II do dyrektywy;
- 2) statków przeznaczonych do łączenia w zestawy pchane, holowane lub sprzężone w sposób określony w rozdziale 21 części III załącznika II do dyrektywy;
- 3) urządzeń pływających w sposób określony w rozdziale 22 części III załącznika II do dyrektywy;
- 4) łodzi roboczych w sposób określony w rozdziale 23 części III załącznika II do dyrektywy;
- 5) jednostek tradycyjnych w sposób określony w rozdziale 24 części III załącznika II do dyrektywy;
- 6) statków morskich w sposób określony w rozdziale 25 części III załącznika II do dyrektywy;
- 7) statków rekreacyjnych w sposób określony w rozdziale 26 części III załącznika II do dyrektywy;
- 8) kontenerowców w sposób określony w rozdziale 27 części II załącznika III do dyrektywy;
- 9) statków dłuższych niż 110 metrów w sposób określony w rozdziale 28 części III załącznika II do dyrektywy;
- 10) statków o dużej prędkości w sposób określony w rozdziale 29 części III załącznika II do dyrektywy;
- 11) statków wyposażonych w urządzenia napędowe lub mechanizmy pomocnicze napędzane paliwami o temperaturze zapłonu równej lub niższej niż 55° C w sposób określony w rozdziale 30 części III załącznika II do dyrektywy.

§ 5. 1. Wniosek o przeprowadzenie inspekcji technicznej powinien zawierać:

- 1) nazwę statku;
- 2) rodzaj statku;
- 3) nazwę i adres armatora;
- 4) miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku;
- 5) port macierzysty statku;
- 6) rok budowy statku;
- 7) nazwę i adres stoczni;
- 8) numer, datę wydania i organ wydający dotychczasowy dokument bezpieczeństwa statku, jeżeli został wydany;
- 9) numer, datę wydania i organ wydający świadectwo pomiarowe statku, jeżeli zostało wydane;
- 10) informację o posiadaniu instalacji gazu płynnego;
- 11) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku, jeżeli został nadany;
- 12) rejon pływania, w którym statek będzie uprawiał żeglugę;
- 13) cel inspekcji.

2. Wzory:

- 1) wniosku o przeprowadzenia inspekcji technicznej, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Organ inspekcyjny określa miejsce, termin i zakres inspekcji technicznej.

2. Armator przedstawia do inspekcji technicznej statek w stanie niezaladowanym, czystym i wyposażonym.

3. Podczas inspekcji technicznej armator udziela koniecznej pomocy członkom komisji technicznej, w szczególności zobowiązując do tego załogę statku, a także umożliwia wgląd w te części kadłuba statku oraz urządzenia, które nie są bezpośrednio dostępne i widoczne.

§ 7. 1. Przy pierwszej inspekcji organ inspekcyjny zarządza dokonanie przeglądu statku na pochylni.

2. Organ inspekcyjny może odstąpić od przeglądu na pochylni w przypadku przedstawienia świadectwa klasy lub świadectwa uznanej instytucji kwalifikacyjnej stwierdzającej zgodność konstrukcji z jej wymogami lub w razie przedłożenia świadectwa, z którego wynika, że właściwy organ dokonał już przeglądu na pochylni w innych celach.

3. W przypadku inspekcji okresowej lub inspekcji innej niż ta, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny może zażądać przeglądu na pochylni.

4. Przy pierwszej inspekcji statków motorowych i zestawów, a także w razie dokonania istotnych zmian w systemie napędu lub urządzeniu sterowym, organ inspekcyjny przeprowadza jazdy próbne.

§ 8. 1. Organ inspekcyjny, w celu weryfikacji spełnienia przez statek wymagań, o których mowa w § 2, może zażądać przeprowadzenia dodatkowego przeglądu i jazd próbnych.

2. Organ inspekcyjny, w celu weryfikacji spełnienia przez statek wymagań, o których mowa w § 2, może także zażądać przedstawienia przez armatora innych dokumentów potwierdzających spełnienie tych wymagań, w tym w szczególności ekspertyz, sporządzonych przez podmioty posiadające wymagane uprawnienia zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.

3. Armator ponosi koszty wynikające z opracowania dokumentów, o których mowa w ust. 2.

§ 9. 1. Opłaty za dokonane czynności inspekcyjne, w ramach inspekcji technicznej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszczą się przelewem na rachunek bankowy organu inspekcyjnego.

§ 10. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2010 r. w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznej, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania (Dz. U. z 2015 r. poz. 963).

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

.....dnia.....
(miejsowość)

.....
.....
(nazwa i adres armatora)

Dyrektor
Urzędu Żeglugi Śródlądowej
W

Wniosek
o przeprowadzenie inspekcji technicznej

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku										
3. Nazwa i adres armatora											
4. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny	5. Port macierzysty statku										
6. Rok budowy statku	7. Nazwa i adres stoczni										
8. Numer, data wydania i organ wydający dotychczasowy dokument bezpieczeństwa statku											
9. Numer, data wydania i organ wydający świadectwo pomiarowe statku											
10. Statek posiada instalację gazu płynnego: TAK/NIE*)	11. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku**) <table border="1" data-bbox="917 1937 1444 1971"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table>										
12. Rejon pływania, którym statek będzie uprawiał żeglugę***)											

<p>*) Niepotrzebne skreślić. **) Jeżeli został nadany. ***) Określony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 29 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.</p>

Lp.	Cel inspekcji	*)
1	Wydanie, przedłużenie, odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	
2	Wydanie, przedłużenie, odnowienie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	
3	Inne.....	

Wykaz dokumentów/kopii dokumentów dołączonych do wniosku:

-.....
-.....

.....
(podpis składającego wniosek)

*) zaznaczyć odpowiednie

..... dnia
(miejscowość)

Komisja Inspekcyjna
przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej

ZAŚWIADCZENIE Z PRZEPROWADZENIA INSPEKЦИИ TECHNICZNEJ

1. W dniu w miejscowości w godzinach
2. W dniu w miejscowości w godzinach
3. W dniu w miejscowości w godzinach
4. W dniu w miejscowości w godzinach

przeprowadzono inspekcję techniczną statku :

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Jednolity europejski numer identyfikacyjny (ENI)
4. Nazwa i adres armatora		
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny statku	6. Port macierzysty statku	
7. Rok budowy	8. Nazwa i adres stoczni	

Komisja Inspekcyjna przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej przeprowadziła inspekcję techniczną statku w zakresie:

L.p.	Zakres inspekcji technicznej statku	Wynik inspekcji technicznej statku ^{*)}		
		pozytywny	negatywny	nie dotyczy
1.	budowa: a) statku i jego kadłuba, w szczególności ich wytrzymałości i stateczności, b) maszynowni, kotłowni i zasobników paliwa;			
2.	prześwit bezpieczny, wolna burta, w tym minimalna wolna burta, oraz znaki i podziały zanurzenia			
3.	właściwości manewrowe			
4.	urządzenia sterowe			

5.	sterówka			
6.	budowa maszyn			
7.	urządzenia elektryczne			
8.	spełnianie wymagań bezpieczeństwa dotyczących ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem			
9.	wyposażenie			
10.	spełnianie wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa w miejscu pracy			
11.	pomieszczenia dla załogi			
12.	urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodzenia zasilane paliwem			
13.	instalacje gazu płynnego dla celów gospodarczych			

*) zaznaczyć odpowiednie

Komisja Inspekcyjna przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej stwierdza, że wynik przeprowadzonej inspekcji technicznej pozwala/nie pozwala **) wystawić /przedłużyć /potwierdzić**)

.....
(nazwa dokumentu)



.....
(podpis przewodniczącego komisji inspekcyjnej)

***) niepotrzebne skreślić

UWAGA: Integralną częścią zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej jest załącznik do niniejszego zaświadczenia.

Załącznik do zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej

Nazwa statku	Rodzaj statku	Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku ¹⁾
Nazwa i adres armatora		
Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny	Port macierzysty	
Rok budowy	Nazwa i siedziba stoczni	
<p>Wyżej wymieniony statek, w następstwie inspekcji przeprowadzonej w dniu *)</p> <p>i po przedstawieniu świadectwa wystawionego w dniu *)</p> <p>przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską *),</p> <p>został uznany jako zdolny do żeglugi</p> <p>- po Renie (*) pomiędzy a *)</p> <p>— po unijnych drogach wodnych w rejonie(ach) *)</p> <p>— po drogach wodnych w rejonie(ach) *)</p> <p>w (nazwa państwa *)</p> <p>z wyjątkiem:</p> <p>.....</p> <p>— po następujących drogach wodnych w:.....(nazwa państwa *).....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>przy podanym maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu, jak również podanym wyposażeniu statku i załodze statku</p>		
Numer świadectwa (1), jednolity europejski numer identyfikacyjny statku ¹⁾ (2), numer rejestracyjny (3) i numer świadectwa pomiarowego statku (4) są zamocowane z odpowiednimi oznaczeniami w następujących miejscach statku:		
1.		
2.		
3.		
4.		

Maksymalne dopuszczalne zanurzenie jest oznaczone na każdej burcie statku:

– za pomocą dwóch -- oznaczeń zanurzenia *)

– za pomocą górnych tabliczek pomiarowych*).

Umieszczone zostały dwie podziałki zanurzenia *).

Tylne skale pomiarowe służą jako podziałki zanurzenia; dodatkowo umieszczono liczby dotyczące zanurzenia *).

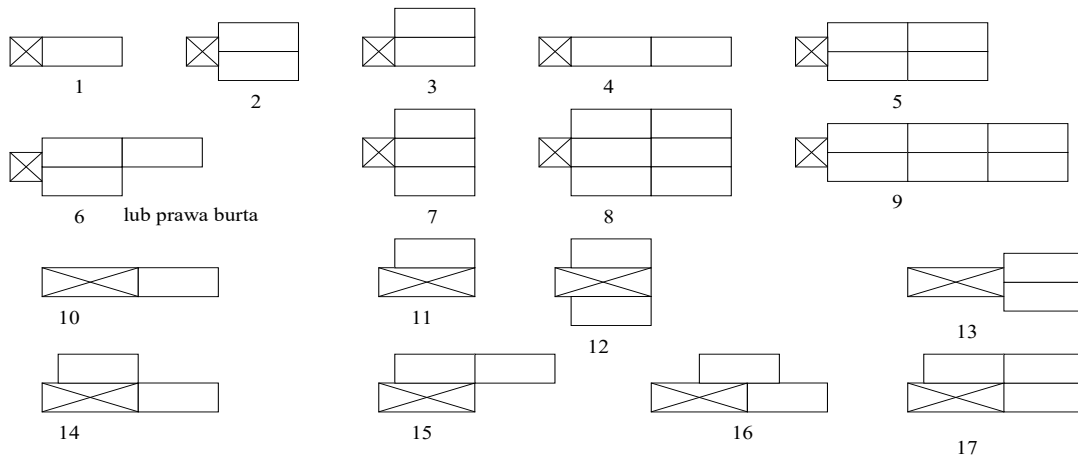
Uwzględniając ograniczenia, statek działa jako jednostka:

- | | |
|---|--|
| 1. pchająca *) | 4. przemieszczana w zestawie sprzężonym *) |
| 1.1 w zestawie sztywnym *) | 5. holująca *) |
| 1.2 sprzężonym elastycznie *) | 5.1 statki bez napędu *) |
| 2. pchana *) | 5.2 statki z napędem *) |
| 2.1 w zestawie sztywnym *) | 5.3 tylko pod prąd wody *) |
| 2.2 na czele zestawu sztywnego *) | 6. holowana *) |
| 2.3 sprzężona elastycznie *) | 6.1 jako statek z napędem *) |
| 3. przemieszczająca zestaw sprzężony *) | 6.2 jako statek bez napędu *) |

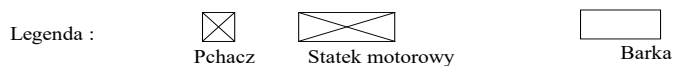
Dopuszczone formacje

1. Statek jest dopuszczony do przemieszczania następujących formacji:

Szkic formacji	Ograniczenia wynikające z rozdziałów 5 i 21 ²⁾								
	Maksymalne wymiary w m		Kierunek żeglugi i stan obciążenia				Maksymalne zanurzenie w m ²		Uwagi
			pod prąd		przekrój w m ²				
Nr	długość	szerokość	załadowany w t	pusty	załadowany w t	pusty	pod prąd	z prądem	



Inne formacje



2. Sprzężenia:

Rodzaj sprzężenia:.....

Liczba stalowych lin sprzęgających:

Siła rozrywająca na sprzężenie wzdłużne: kN

Liczba przewodnic lin stalowych:

Liczba sprzężeń na każdą burzę:

Długość każdej linii sprzęgającej: m

Siła rozrywająca na linę:..... kN

Kotwice			
Liczba kotwic dziobowych	Masa całkowita kotwic dziobowych kg	Liczba kotwic rufowych	Masa całkowita kotwic rufowych kg
Łańcuchy kotwiczne			
Liczba łańcuchów kotwic dziobowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
Liczba łańcuchów kotwic rufowych	Długość każdego łańcucha m	Siła rozrywająca każdego łańcucha kN	
Liny cumownicze			
Pierwsza lina o długościm i sile rozrywającej kN			
Druga lina o długościm i sile rozrywającej kN			
Trzecia lina o długościm i sile rozrywającej kN			
40. Liny holownicze			
..... o długości m i sile rozrywającej kN			
..... o długości m i sile rozrywającej kN			
41. Sygnały świetlne i dźwiękowe			
Światła, flagi, kule, pławy i urządzenia dźwiękowe używane do sygnalizacji oraz do generowania sygnałów świetlnych i dźwiękowych, nakazanych przez [przepisy policji reńskiej/przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w państwach członkowskich], znajdują się na pokładzie, jak również niezależne od pokładowej sieci elektrycznej światła rezerwowe dla oświetlenia cumowniczego nakazane przez [przepisy policji reńskiej/przepisy wydane przez organ właściwy w sprawach żeglugi, obowiązujące w państwach członkowskich].			
Pozostałe wyposażenie			
rzutka	System komunikacji głosowej – naprzemienny *)		
schodnie zgodnie z art. 13.02 ust. 3 lit. d *) / zgodnie z art. 19.06 ust. 12 *)	– dwupunktowy/telefon *)		
Długość m	– wewnętrzne łącze radiotelefoniczne *)		
bosak	Urządzenie	– w relacji statek – statek	
liczba zestawów pierwszej pomocy....	radiotelefoniczne	– w relacji informacji żeglugowych	
lornetka		– w relacji statek – władze portowe	
plansza na temat ratowania tonących			
reflektor, który można obsługiwać ze sterówki			
zbiorniki ognioodporne.....	Dźwigi	– zgodnie z art. 14.12 ust. 9 *)	
		– inne dźwigi o obciążeniu roboczym nieprzekraczającym 2000 kg *)	
schody/drabina zaburtowa *)			
Sprzęt przeciwpożarowy			
Liczba gaśnic przenośnych, pomp pożarowych, hydrantów			
Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w pomieszczeniach dla załogi itp.		Nie/Liczba..... *)	
Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w maszynowniach itp.		Nie/Liczba..... *)	
Mechaniczna pompa zęzowa zastępuje pompę pożarową		Tak/Nie *)	

Sprzęt ratunkowy

Liczba kół ratunkowych , z których z pławkami świetlnymi , z liną *)

Jedna kamizelka ratunkowa na każdą osobę stale przebywającą na pokładzie/zgodnie z art. 13.08 ust. 2 *)

Łódź towarzysząca z jednym zestawem wiosel, jedną liną cumowniczą i czerpakiem/zgodnie z normą europejską *)

Platforma lub instalacja zgodnie z art. 19.15 ust. 4 lub 5 *)

Liczba, typ i miejsce (–a) instalacji sprzętu do bezpiecznego przenoszenia osób na płytkie wody, na brzeg lub na inną jednostkę, zgodnie z art. 19.09 ust. 3

Liczba osobistych środków ratunkowych dla personelu pokładowego , , z których zgodnie z art. 13.08 ust. 2 *) *)

Liczba osobistych środków ratunkowych dla pasażerów *)

Zbiorowe środki ratunkowe, sprzęt ratowniczy, w odniesieniu do liczby, równoważny wobec osobistych środków ratunkowych *)

Dwa zestawy aparatów oddechowych, dwa zestawy sprzętu, liczba kapturem ucieczkowych *)

Instrukcja bezpieczeństwa i plan bezpieczeństwa umieszczone w:

Szczególne rozplanowanie sterówki do sterowania przez jedną osobę podczas żeglugi, z użyciem radaru

Statek posiada jednoosobowe stanowisko radarowe tak/nie *)

Tryby pracy spełniające [A1³⁾, A2³⁾, B³⁾. / przepisy prawa krajowego lub międzynarodowego w odniesieniu do załogi]

Wyposażenie statku zgodnie z art. 31.01

Statek spełnia *) / nie spełnia *) art. 31.02 (Standard S1)^{*)} / art. 31.03 (Standard S2)^{*)}.

[zgodnie z art. 3.18 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/ zgodnie wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi], minimalna załoga musi zostać zwiększona następująco *) / nie musi zostać zwiększona: *):

	Tryb pracy		

Spostrzeżenia i warunki specjalne:

.....

Minimalna załoga [zgodnie z art. 3.19 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/ zgodnie wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi]²

	Tryb pracy		

Spostrzeżenia i warunki specjalne:

.....

Atest dla instalacji gazu płynnego

Instalacja(e) gazu płynnego znajdująca(e) się na pokładzie statku została(y) skontrolowana(e) przez eksperta komisji inspekcyjnej:.....

i zgodnie z jego protokołem odbioru z dnia spełnia(ją) wymagane warunki.....

Instalacja(e) obejmuje(ą) następujące urządzenia zasilane gazem:

Instalacja	Nr seryjny	Rodzaj	Producent	Typ	Lokalizacja

Niniejszy atest jest ważny do dnia

.....
(miejsce, data)

.....
(podpis przewodniczącego komisji inspekcyjnej)

.....
(podpis eksperta komisji inspekcyjnej)

Uwagi:.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

¹⁾ Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich.

Wzór jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku: A A A x x x x x, gdzie AAA oznacza trzycyfrowy kod przydzielany przez właściwy organ nadający europejski numer identyfikacyjny. Dla Rzeczypospolitej Polskiej trzycyfrowy kod zawiera się w przedziale 240 – 259, natomiast xxxxx oznacza pięciocyfrowy numer porządkowy nadawany przez właściwy organ. ENI jest nadawany przy wydaniu pierwszego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

²⁾ Część II Załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118).

Tabela nr 1. Oplata za czynności inspekcyjne

Pkt	Zakres inspekcji statku	Wysokość opłaty w polskich złotych
1	2	3
1	budowa: a) statku i jego kadłuba, w szczególności ich wytrzymałości i stateczności, b) maszynowni, kotłowni i zasobników paliwa	1200
2	prześwit bezpieczny, wolna burta, w tym minimalna wolna burta, oraz znaki i podziałki zanurzenia	300
3	właściwości manewrowe	1200
4	urządzenia sterowe	600
5	sterówka	400
6	budowa maszyn	900
7	emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych	500
8	urządzenia i instalacje elektryczne	600
9	system napędów elektrycznych	
10	wyposażenie i systemy elektroniczne	
11	wyposażenie	500
12	spełnianie wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa w miejscu pracy	300
13	pomieszczenia dla załogi	300
14	urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodzenia zasilane paliwem	300
15	instalacje gazu płynnego dla celów gospodarczych	300
16	pokładowe oczyszczalnie ścieków	
17	radarowe instalacje nawigacyjnych i wskaźniki skrętu	300
18	sprzęt Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego	300
19	tachografy w żegludze śródlądowej	300

Tabela nr 2. Wskaźniki korygujące opłaty za czynności inspekcyjne

Obliczoną według tabeli nr 1 sumę opłat należnych za poszczególne czynności inspekcyjne należy pomnożyć przez odpowiedni wskaźnik korygujący, ustalony dla rodzaju statku oraz rejonu pływania.

Pkt	2	3
Wszystkie statki		
1	dopuszczone do żeglugi w rejonie 1	1,20
2	dopuszczone do żeglugi w rejonie 2	1,10
3	dopuszczone do żeglugi w rejonie 3 i 4	1,00
Statki towarowe bez własnego napędu mechanicznego		
1	barki do 500 t	0,50
2	barki powyżej 500 t do 1500 t	0,75
3	barki powyżej 1500 t	1,00
Statki towarowe z własnym napędem mechanicznym		
4	barki motorowe do 500 t	0,75
5	barki motorowe powyżej 500 t do 1500 t	1,00
6	barki motorowe powyżej 1500 t	1,15
7	zbiornikowce z napędem do 500 t	1,20
8	zbiornikowce z napędem powyżej 500 t do 1500 t	1,25
9	zbiornikowce z napędem powyżej 1500 t	1,30
Holowniki pchacze i lodolamacze		

10	o łącznej mocy maszyn do 250 kW	0,75
11	o łącznej mocy maszyn powyżej 250 kW do 500 kW	1,00
12	o łącznej mocy maszyn powyżej 500 kW do 1500 kW	1,25
13	o łącznej mocy maszyn powyżej 1500 kW	1,50
Inne statki motorowe i żaglowe oraz łodzie robocze bez napędu mechanicznego		
14	o wyporności do 60 m ³	0,50
15	o wyporności powyżej 60 m ³	0,80
16	statek do połowu ryb o wyporności do 60 m ³ z własnym napędem	0,75
17	statek do połowu ryb o wyporności powyżej 60 m ³ z własnym napędem	1,00
Promy motorowe		
18	o nośności do 75 pasażerów	1,00
19	o nośności od 76 do 400 pasażerów	1,25
20	o nośności powyżej 400 pasażerów	1,50
Statki pasażerskie		
21	statek wycieczkowy o nośności do 75 pasażerów	1,00
22	statek wycieczkowy o nośności od 76 do 400 pasażerów	1,25
23	statek wycieczkowy o nośności powyżej 400 pasażerów	1,50
24	statek kabinowy z miejscami sypialnymi o nośności do 75 pasażerów	1,25
25	statek kabinowy z miejscami sypialnymi o nośności od 76 do 400 pasażerów	1,50
26	statek kabinowy z miejscami sypialnymi o nośności powyżej 400 pasażerów	1,60

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 34c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzory:

a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej,

b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej;

2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;

3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 2000 zł.

Uwzględniając odpowiednio:

1) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych oraz ujednoczenia treści stosowanych dokumentów;

2) rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku oraz rejony pływania;

3) koszty osobowe i rzeczowe związane z przeprowadzeniem czynności inspekcyjnych, w zależności od rodzaju czynności, miejsca wykonywania czynności albo czasu niezbędnego na ich wykonanie.

Konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, w szczególności jej załącznika II.

Ze względu na fakt, że w dotychczasowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2010 r. w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania (Dz. U. poz. 963, z późn. zm.), w celu implementacji dyrektywy 2016/1629 należałoby wprowadzić liczne zmiany, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, wydaje się nowy akt prawny i uchyla dotychczasowy, zamiast dokonywania zmiany.

W związku z powyższym w § 10 niniejszego rozporządzenia uchyla się dotychczas obowiązujące, ww. rozporządzenie.

W § 2 niniejszego rozporządzenia określono, że przy przeprowadzaniu inspekcji technicznych niezbędnych do wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwanego dalej „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4,

określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629. Przedmiotowy przepis ma na celu jednoznaczne wskazanie wymagań technicznych, spełnienie których się sprawdza w trakcie inspekcji technicznej.

W § 3 i § 4 niniejszego rozporządzenia określono zakres inspekcji technicznej statków przeprowadzanej przez komisję inspekcyjną, oraz sposób przeprowadzania inspekcji technicznej dla poszczególnych zakresów, o których mowa w § 3 przedmiotowego rozporządzenia, a także sposób prowadzenia inspekcji dla różnych rodzajów statków. Celem przedmiotowych przepisów jest m.in. wskazanie jakie elementy, parametry i właściwości statku są badane przez komisję inspekcyjną. Dodatkowo, zapewniają, że w trakcie inspekcji technicznej statek jest badany pod kątem spełnienia minimalnych wymagań technicznych, w tym również spełnienia dodatkowych wymagań przez urządzenia znajdujące się na pokładzie, zgodnie z wymaganiami określonymi w dyrektywie 2016/1629.

W § 5 niniejszego rozporządzenia określono niezbędne elementy wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej statku oraz wprowadzono załącznik nr. 1 określający wzór wniosku. Celem przedmiotowego przepisu jest ujednoclenie stosowanego wniosku przez wszystkie organy. Dodatkowo wprowadzono załącznik nr 2 określający wzór zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji technicznej, co pozwoli na ujednoclenie dokumentu wydawanego przez organy inspekcyjne, jednocześnie zapewniając, że dokument ten będzie zawierać wszelkie informacje, niezbędne m.in. do wydania, przedłużenia lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

W § 6 niniejszego rozporządzenia wskazano, że miejsce i termin przeprowadzenia inspekcji technicznej wyznacza organ inspekcyjny. Dodatkowo do organu inspekcyjnego należy określenie zakresu inspekcji technicznej, który będzie uzależniony w szczególności od rodzaju statku poddawanemu inspekcji. Określono również stan statku w jakim ma on zostać przedstawiony do inspekcji a także rolę armatora w trakcie przeprowadzania inspekcji technicznej.

W § 7 i § 8 niniejszego rozporządzenia określono m.in. przesłanki, w których organ inspekcyjny obowiązkowo lub fakultatywnie przeprowadza przegląd statku na pochylni, przeprowadza jazdy próbne, przeprowadza dodatkowe przeglądy oraz żąda przedstawienia innych dokumentów w tym ekspertyz, wykonanych na koszt armatora. Celem przedmiotowych przepisów jest zapewnienie możliwości podejmowania niezbędnych czynności przez komisje techniczne, zmierzające do właściwej oceny statku, czy jednocześnie możliwości odstąpienia od określonych czynności w uzasadnionych przypadkach.

W § 9 niniejszego rozporządzenia wprowadzono załącznik nr 3 do rozporządzenia określający opłaty za dokonanie inspekcji technicznej oraz wskazano formy jej dokonania.

W § 10 niniejszego rozporządzenia uchyla się dotychczasowe rozporządzenie regulujące kwestie dotyczące wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej.

W § 11 niniejszego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w

przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i ww. ustawy jest niezbędna z uwagi na ściśle powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 04.09.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 34c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE, zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. Dyrektywa wprowadza zmiany w zakresie przeprowadzania inspekcji technicznych.

W polskim porządku prawnym kwestie dotyczące przeprowadzania inspekcji technicznych reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2010 r. w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania.

W dotychczas obowiązującym ww. rozporządzeniu należałoby wprowadzić liczne zmiany w celu dostosowania go do postanowień dyrektywy 2016/1629. W związku z powyższym, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, należy wydać nowy akt prawny i uchylić dotychczasowy zamiast dokonywania zmiany.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Dyrektywa 2016/1629 w załączniku II określa minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4. Z tego względu, zachodzi konieczność jednoznacznego wskazania w niniejszym rozporządzeniu wymagań technicznych, spełnienie których się sprawdza w trakcie inspekcji technicznej.

W niniejszym rozporządzeniu zachodzi konieczność określenia:

- 1) sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych zgodnych z normą ES-TRIN 2017/1, w tym określenia lub zmiany dodatkowych czynności inspekcyjnych zgodnych z załącznikami do dyrektywy 2016/1629;
- 2) nowy wzór wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej;
- 3) nowy wzór zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji technicznej;
- 4) wysokość i sposób uiszczania opłat za czynności inspekcyjne, w szczególności w odniesieniu do nowych czynności inspekcyjnych dotyczących m.in.. jednostek tradycyjnych;

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych. Należy wskazać, że projekt wprowadza nowe opłaty za nowe czynności inspekcyjne. W zakresie nowych opłat z tytułu przeprowadzania czynności inspekcyjnych m.in. w celu uzyskania świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, przewiduje się nieznaczne wpływy dla budżetu państwa z uwagi na bardzo małą liczbę szacowanych inspekcji technicznych przeprowadzanych w tym celu. Zakłada się, że generowane z tego tytułu przychody w wysokości około tysiąca złotych rocznie będą kompensować wydatki związane z wydaniem tych dokumentów. W związku z powyższym wskazane przychody, z uwagi na ich niewielką wysokość, nie będą miały znaczenia dla budżetu państwa.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki a ma wpływ na przedsiębiorców w zakresie ustalenia opłat za czynności inspekcyjne przeprowadzane w celu uzyskania świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów, które mogą stanowić przychód tych przedsiębiorców.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: ...

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru świadectwa sprzętu nawigacyjnego²⁾

Na podstawie art. 34da ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej.

§ 2. Wzór świadectwa, o którym mowa w § 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnej, wskaźników skrętu, sprzętu AIS śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej
(wzór)

Rodzaj/nazwa statku:

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:

Właściciel statku:

Nazwisko:

Adres:

Telefon:

Radarowe instalacje nawigacyjne:

Numer:

Nr pozycji	Rodzaj	Wytwórca	Nr homologacji typu	Nr seryjny

Wskaźniki skrętu

Numer:

Nr pozycji	Rodzaj	Wytwórca	Nr homologacji typu	Nr seryjny

Sprzęt AIS śródlądowego:

Nr pozycji	Rodzaj	Wytwórca	Nr homologacji typu	Nr seryjny

Tachografy

...

Niniejszym zaświadcza się, że radarowe instalacje nawigacyjne statku, wskaźniki skrętu i sprzęt AIS śródlądowego, wymienione powyżej, spełniają wymogi załącznika 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN) w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego dla żeglugi śródlądowej.

Dopuszczona firma specjalistyczna

Nazwisko:

Adres:

Telefon:

Pieczęć

Miejsce Data

Podpis

Organ właściwy w sprawie dopuszczenia firmy specjalistycznej

Nazwisko:

Adres:

Telefon:

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 34da ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego, kierując się potrzebą harmonizacji stosowanych standardów w żegludze śródlądowej, wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej.

Konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, w szczególności jej załącznika II, w którym przewidziano możliwość wydawania świadectwa sprzętu nawigacyjnego.

W § 2 niniejszego rozporządzenia przewidziano, że wzór określi załącznik do niniejszego rozporządzenia.

Wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego został określony zgodnie z postanowieniami załącznika II ww. dyrektywy, co zapewni harmonizację tego typu dokumentów na terenie całej Unii Europejskiej i jego zgodność ze standardami unijnymi.

W § 3 niniejszego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i ww. ustawy jest niezbędna z uwagi na ściśle powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodna prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie świadectwa sprzętu nawigacyjnego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 20.06.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 34da ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE, zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest przewidziany na dzień 7 października 2018 r. Dyrektywa przewiduje możliwość wydawania przez upoważnionych przedsiębiorców Świadectwa instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwanego „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, którego może być wydawane dla następującego sprzętu statku:

- 1) radarowego sprzętu nawigacyjnego,
- 2) sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS),
- 3) tachografów, lub
- 4) wskaźników skrętu.

W załączniku II do dyrektywy 2016/1629 określono wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego. W związku z tym w celu dostosowania polskich przepisów do postanowień dyrektywy 2016/1629 zachodzi konieczność wydania rozporządzenia określającego wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu zapewnienia jednolitych wzorów świadectw sprzętu nawigacyjnego, zgodnych z dyrektywą 2016/1629, zachodzi konieczność wydania rozporządzenia określającego wzór takiego dokumentu.

Przyjęcie powyższego rozwiązania zapewni zgodność polskiego prawa z przepisami UE.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie, które są członkami Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), tj.: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria, stosują już wprowadzane dyrektywą 2016/1629 wzory świadectwa sprzętu nawigacyjnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	8 urzędów	Dane własne	Konieczność wydawania świadectwa sprzętu nawigacyjnego zgodnego ze wzorem
Armatorzy	Około 500	Dane własne	Konieczność stosowania świadectwa zgodnego ze wzorem
przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy, konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS), tachografów, wskaźników skrętu dla statków żeglugi śródlądowej	1 – firma uznana działająca na terenie Polski, około 20 firm mogących ubiegać się o uznanie	Dane uzyskane z Centralnej Komisji Żeglugi na Renie oraz dane i szacunki własne	Konieczność wydawania świadectwa sprzętu nawigacyjnego zgodnego ze wzorem

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie ponadto przesłany do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żeglugą śródlądową:

- 1) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Projekt zostanie zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia

w sprawie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej²⁾

Na podstawie art. 34h ust. 11 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;
- 2) wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

§ 2. 1. Wniosek o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej składany do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej zawiera następujące dane:

- 1) nazwę statku;
- 2) rodzaj i przeznaczenie statku;
- 3) nazwę i adres armatora;
- 4) miejsce rejestracji i numer dokumentu rejestracyjnego statku;
- 5) port macierzysty statku;
- 6) jednolity europejski numer identyfikacyjny statku, jeżeli został nadany;
- 7) informację o posiadaniu instalacji gazu płynnego.

2. We wniosku wskazuje się również przyczynę wydania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określoną zgodnie z art. 34h ust. 1 pkt 1–7 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15).

§ 3. Wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określa załącznik do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.³⁾

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz. U. poz. 704), które na podstawie art. 1 pkt 24 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. poz. ...) utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy.


Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
z dnia ... (poz. ...)

Rzeczpospolita Polska / pieczęć

TYMCZASOWE UNIJNE ŚWIADECTWO ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

NR

1. Nazwa statku	2. Rodzaj statku	3. Jednolity europejski numer identyfikacji statku ¹⁾	
4. Nazwa i adres armatora			
5. Długość L/L _{WL} ^{*)}Liczba pasażerów..... Liczba koi ^{*)}			
6. Informacje o załodze			
6.1 Tryby pracy zgodne z wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi załogi statku: Statek jest dopuszczony do trybu pracy A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} .			
6.2 Wyposażenie statku zgodne z art. 31.01 ²⁾ Statek spełnia ^{*)} /nie spełnia ^{*)} wymagania wskazane w art. 31.02 (Standard S1) ^{*)} /art. 31.03 (Standard S2) ^{*)} . Zgodnie z art. 3.18 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/zgodnie z wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi, minimalna załoga nie musi zostać zwiększona ^{*)} /musi zostać zwiększona następująco ^{*)} :			
Minimalny skład załogi zgodny z wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi		Tryby pracy	
.....		
.....		
.....		
Spostrzeżenia i warunki specjalne:			
6.3 Minimalny skład załogi (zgodnie z art. 3.19 rozporządzenia w sprawie personelu statków na Renie/zgodnie z wymaganiami krajowymi lub międzynarodowymi):			
7. Instalacja (-e) gazu płynnego Atest ważny do.....			
8. Warunki specjalne			
9. Przewożenie materiałów niebezpiecznych (patrz tymczasowe świadectwo dopuszczenia ^{*)})			

10. Ważność	
Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej ważne do (data)	
na żeglugę ^{*)} /na pojedynczy rejs ^{*)}	
- po Renie ^{*)}	
między..... ^{*)}	
.....	
- po drogach wodnych na rejonie(ach) ^{*)}	
.....	
w (nazwa państwa ^{*)}).....	
.....	
z wyjątkiem:.....	
.....	
.....	
- po następujących drogach wodnych w:.....(nazwa państwa*).....	
.....	
.....	
.....	
11. Miejsce, data	Organ inspekcyjny


	(podpis)
.....	
^{*)} niepotrzebne skreślić	

Objaśnienia:

¹⁾ Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich.

Wzór jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku: A A A x x x x x, gdzie AAA oznacza trzycyfrowy kod przydzielany przez właściwy organ nadający europejski numer identyfikacyjny. Dla Rzeczypospolitej Polskiej trzycyfrowy kod zawiera się w przedziale 240 259, natomiast xxxxx oznacza pięciocyfrowy numer porządkowy nadawany przez właściwy organ. ENI jest nadawany przy wydaniu pierwszego wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej.

²⁾ Część II załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118).

UZASADNIENIE

Podstawę prawną do wydania niniejszego rozporządzenia stanowi art. 34h ust. 11 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694). Zgodnie ze wskazanym przepisem Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.

Konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika z implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, w szczególności jej załącznika II, w którym został określony wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

W przepisach dyrektywy 2016/1629 następuje zmiana nazwy wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej na tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej. Należy wskazać, że dyrektywa 2016/1629 wprowadza także zmianę wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej na unijne świadectwa zdolności żeglugowej. Dyrektywa 2016/1629 wprowadza nowy wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Dlatego w celu zapewnienia zgodności przepisów krajowych z przepisami dyrektywy konieczne jest również określenie tego wzoru w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2016/1629.

W § 2 niniejszego rozporządzenia określa się elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w sposób zgodny z dyrektywą 2016/1629.

W § 3 niniejszego rozporządzenia określa się wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w sposób zgodny z dyrektywą 2016/1629.

W § 4 niniejszego rozporządzenia przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, co zapewni wejście w życie tego aktu prawnego w przewidywanym terminie wejścia w życie ustawy z dnia ... zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej, implementującej dyrektywę 2016/1629. Harmonizacja terminów wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i ww. ustawy jest niezbędna z uwagi na ściśle powiązanie przewidzianych w ustawie zmian z rozwiązaniami zakładanymi w rozporządzeniu.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowane rozporządzenie zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248).

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny ani na sytuację osób niepełnosprawnych i starszych.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Anna Moskwa – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Monika Niemiec-Butryn – Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8595, monika.niemiec-butryn@mgm.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 20.06.2018</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, s. 118, oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15)</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 34h ust. 11 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128 oraz z 2018 r. poz. 1137 i 1694).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 6 października 2016 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE, zwana dalej „dyrektywą 2016/1629”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy przewidziany jest na dzień 7 października 2018 r. Dyrektywa wprowadza zamiast wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej. Dyrektywa 2016/1629 przewiduje także zmianę nazwy wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej na unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

W polskim porządku prawnym ww. kwestie, w tym dotyczące warunków, wzoru, wydawania wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej, które jest zastępowane tymczasowym unijnym świadectwem zdolności żeglugowej, reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego tymczasowego świadectwa zdolności żeglugowej. W związku z powyższym występuje niezgodność przepisów niniejszego rozporządzenia z przepisami dyrektywy 2016/1629.

Zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia, regulującego przedmiotowe zagadnienia, w celu dostosowania do polskich przepisów do postanowień dyrektywy 2016/1629. Z uwagi na określenie w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej warunków wydawania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przedmiotowe kwestie nie zostaną ujęte w rozporządzeniu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na fakt, że zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2016/1629, dotychczasowe „wspólnotowe tymczasowe świadectwo zdolności żeglugowej” staje się „tymczasowym unijnym świadectwem zdolności żeglugowej” zachodzi konieczność określenia wzoru dokumentu, ze zmienioną nazwą, w niniejszym rozporządzeniu. Ze względu na określenie w załączniku II do dyrektywy 2016/1629 wzoru przedmiotowego świadectwa, zachodzi konieczność ustalenia tego elementu w rozporządzeniu.

W niniejszym rozporządzeniu zachodzi również konieczność określenia elementów wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w sposób zgodny z dyrektywą 2016/1629.

Zgodność polskiego prawa z przepisami UE zostanie zapewniona poprzez wydanie nowego rozporządzenia w sprawie

tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie, które są członkami Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), tj.: Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria, stosują już wprowadzaną dyrektywą 2016/1629 wzory tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	8 urzędów	Dane własne	Konieczność wydawania dokumentu zgodnie z nowym wzorem i nazwą.
Armatorzy	Około 500	Dane własne	Armatorzy ubiegający się o nowe tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej uzyskają taki dokument zgodny z nowym wzorem i nazwą.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia zostanie ponadto przesłany do konsultacji i opiniowania z następującymi podmiotami zajmującymi się żeglugą śródlądową:

- 1) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Projekt zostanie zaopiniowany przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki samorządu terytorialnego, praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
---------------------	--------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt nie wprowadza obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		