Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 20 lutego 2019 r.

o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, ustawy o organizacji rynku rybnego oraz ustawy o rybołówstwie morskim[1)]

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128, z 2018 r. poz. 1137 i 1694 oraz z 2019 r. poz. 125) 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.

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, 1974, sporządzonej w

---

[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).

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 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

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, wykorzystywany 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. Za tradycyjną jednostkę pływającą uznaje się także replikę tradycyjnej jednostki pływającej;

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. 8 w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) art. 9 ust. 2 pkt 2a, art. 10a ust. 1 i 2, art. 14, art. 26a ust. 1 i 2, art. 34d ust. 1 i 2, art. 34j ust. 1 i 5 oraz art. 43 ust. 4a, 4b pkt 1 i ust. 6;”;

[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.

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

7) 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

---

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

uwzględniać przedstawiane ekspertyzy w ramach prowadzonych czynności inspekcyjnych.”;

8) 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 wyjątkiem art. 34ab ust. 3–6, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej po otrzymaniu od nich pisemnego zobowiązania zawierającego deklarację o:”;

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 i 3, 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 różnym przypadku, wyraz „wspólnotowe” zastępuje się użytym w 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. 9,

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) w ust. 4 wyrazy „we wspólnotowym” zastępuje się wyrazami „w unijnym”,

c) 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 m^3,
3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2 lub w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f, 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) po art. 32 dodaje się art. 32a w brzmieniu:

„Art. 32a. Na statku, o którym mowa w art. 30, umieszcza się, w widocznym miejscu, w sposób umożliwiający jego identyfikację, jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).”;

16) 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 koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;

17) 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 świadectwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub w art. 28 ust. 4 pkt 3.

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 świadectwa, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3 lub w art. 33a ust. 1 pkt 1;
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 koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.”;

18) 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.”;

19) 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, następuje z zachowaniem przepisów o tajemnicy prawnie chronionej.

---

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.

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;
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 pkt 1-11 oraz 13-16 i ust. 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 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.

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 przepisach rozdziału 5 ustawy 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.”;

20) 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 m^3.

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;

21) 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. Świadectwo 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. Świadectwo sprzętu nawigacyjnego traci ważność w przypadku, gdy:

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.

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 dnia 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.”;

22) 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.”;

23) 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.”;

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

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. 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.

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.”;

25) 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.”;

26) 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.”;

27) 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.”;

28) w art. 63a uchyla się ust. 2–4;

29) 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.”;

30) 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.”;

31) w art. 70:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłaty, z wyjątkiem 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.”;

32) 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. W ustawie z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 262, 1629, 1669, 2340) w art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw rybołówstwa, za każde półrocze kalendarzowe, sprawozdania o liczbie i zakresie przeprowadzonych w tym półroczu wspólnych kontroli, w terminie 30 dni po upływie danego półrocza.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 514, 650, 2245, 2340) w art. 130 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary, o których mowa w niniejszym rozdziale, wymierza, w drodze decyzji, Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego, z tym że kary określone w art. 122 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw rybołówstwa.”.

Art. 4. 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. 5. 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. 6. 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. 7 ust. 2 niniejszej ustawy.

Art. 7. 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, 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. 8. 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. 9. 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. 10. 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. 11. Instytucje klasyfikacyjne uznane przez Komisję Europejską zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE 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

[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

instytucjami klasyfikacyjnymi uznanymi przez Komisję Europejską zgodnie z art. 34ac ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 12. 1. Dla statku, 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 zostać wydane 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

---

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.

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.[8)]), chyba że jest dopuszczone w ramach odstępstw określonych w tych wymaganiach.

Art. 13. 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. 14. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Marek Kuchciński

---

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