



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-23-23

**Druk nr 3098**  
Warszawa, 21 marca 2023 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej  
oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi  
śródlądowej.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 i 2642) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy:
  - a) uchyla się pkt 5 i 7,
  - b) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 i 11 w brzmieniu:

„10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53; Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3);
  - 11) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa:

- 1) w zakresie swojej regulacji wdraża następujące dyrektywy:
  - a) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającą dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3);
  - b) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15);
  - c) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);
- 2) służy stosowaniu:
  - a) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);
  - b) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).

im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15).”;

2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:

„<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);

2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).”;

3) w art. 1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy ustawy stosuje się także do statków służących do przewozów międzybrzegowych, przewozu osób lub ładunków, uprawiania sportu lub rekreacji, połowu ryb, wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych niż określone w ust. 1, z tym że do statków wykorzystywanych do celów niezwiązanych z uprawianiem sportu lub rekreacji lub przewozem osób, o długości kadłuba nieprzekraczającej 7,5 m, jeżeli nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 10 kW, kierowanych przez osoby, które ukończyły 18 lat, stosuje się wyłącznie przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu, wyposażenia, sygnalizacji i łączności.”;

4) w art. 4 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepisy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz przepisy art. 38 stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem członków załogi pokładowej statku innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Międzynarodową Konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwaną dalej „konwencją STCW”.”;

5) w art. 5 w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16–35 w brzmieniu:

- „16) ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej – osobę pełniącą służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;
- 17) ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego – osobę wykwalifikowaną do zajmowania się procedurą bunkrowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania funkcji kierownika takiego statku;
- 18) holownik – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do holowania innych statków;
- 19) lodołamacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony do łamania lodów;
- 20) łódź przewozowa – statek o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów z jednego brzegu drogi wodnej na drugi;
- 21) mały statek – statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m, a iloczyn długości, szerokości i zanurzenia nie przekracza  $100 \text{ m}^3$ , z wyjątkiem:
  - a) promów,
  - b) statków przeznaczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów,
  - c) holowników lub pchaczy,
  - d) lodołamaczy,
  - e) statków przeznaczonych lub używanych do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw – niezależnie od długości ich kadłuba oraz iloczynu długości, szerokości i zanurzenia;
- 22) obiekt pływający – statek nieprzeznaczony do uprawiania żeglugi, wykorzystywany do celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych, warsztatowych, jako przystań, dok albo zakład kąpielowy;
- 23) pchacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do pchania innych statków;
- 24) poziom operacyjny – poziom związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem zadań w ramach pełnionej funkcji tej osoby zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;

- 25) poziom zarządzania – poziom związany z pełnieniem funkcji kapitana oraz kierowaniem innymi członkami załogi pokładowej w celu prawidłowego wykonywania zadań w zakresie eksploatacji statku;
  - 26) prom – statek o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy z jednego brzegu drogi wodnej na drugi;
  - 27) scalone materiały pływające – konstrukcję przystosowaną do pływania niebędąca statkiem, w szczególności tratwy, sprzężone łodzie flisackie lub beczki;
  - 28) statek bez napędu mechanicznego – statek nieposiadający mechanicznych urządzeń napędowych, przeznaczony do przemieszczania w zestawie pchanym, holowanym lub sprzężonym;
  - 29) statek o napędzie mechanicznym – każdy statek wprowadzany w ruch przez mechaniczne urządzenie napędowe, z wyjątkiem statków, których mechaniczne urządzenie napędowe jest używane tylko do małych przemieszczeń w portach albo do zwiększenia sterowności statków;
  - 30) statek pasażerski – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
  - 31) świadectwo operatora radiowego – świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej żeglugi śródlądowej;
  - 32) zatwierdzony program szkolenia – program szkolenia objęty uznaniem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 36i ust. 3, lub program szkolenia zatwierdzony przez właściwy organ innego państwa członkowskiego;
  - 33) zestaw holowany – jeden lub więcej statków lub scalonych materiałów pływających holowanych przez holownik;
  - 34) zestaw pchany – sztywno lub elastycznie połączone statki, z których przynajmniej jeden znajduje się przed pchaczem;
  - 35) zestaw sprzężony – statki połączone burtami, z których żaden nie znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym napędzającym te statki.”;
- 6) w art. 9 w ust. 2 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:  
„13) zatwierdzanie i kontrola symulatorów, na których mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1.”;
  - 7) w art. 11a:
    - a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane lub których ważność przedłużono lub które zostały zawieszane lub cofnięte lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły;”

b) dodaje się ust. 5–9 w brzmieniu:

5. Informacje gromadzone w bazie danych statków, dotyczące unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu:

- 1) wdrażania, stosowania i oceny prawidłowego wdrożenia i stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, z późn. zm.<sup>2)</sup>), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”, w tym funkcjonowania systemu zarządzania jakością, o którym mowa w art. 39d;
- 2) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397, a Komisją Europejską;
- 3) opracowywania przez organy administracji żeglugi śródlądowej statystyk dotyczących w szczególności ilości wydawanych lub przedłużanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także ważności tych dokumentów.

6. Cel, o którym mowa w ust. 5 pkt 3, organy administracji żeglugi śródlądowej realizują po anonimizacji danych osobowych.

7. Dane osobowe, o których mowa w ust. 5, przechowuje się przez okres, w którym jest to niezbędne do celów, dla których dane te zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z dyrektywą 2017/2397, nie dłużej jednak niż przez 100 lat.

8. Po upływie okresu przechowywania, o którym mowa w ust. 7, dane osobowe podlegają usunięciu.

9. Statystyki, o których mowa w ust. 5 pkt 3, mogą być wykorzystywane w celu wspierania działań promujących śródlądowy transport wodny.”;

---

2) Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3.

- 8) w art. 17 ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) ukończyła szkołę ponadpodstawową prowadzącą kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej;”;
- 9) w art. 21 ust. 3 otrzymuje brzmienie:  
„3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oznaczania statków, uwzględniając wielkość, rodzaj i przeznaczenie statku oraz czytelność i trwałość uwidocznionych oznaczeń.”;
- 10) art. 35 otrzymuje brzmienie:  
„Art. 35. 1. Statek musi mieć załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają bezpieczeństwo żeglugi.  
2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne:  
1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  
2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji;  
3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;  
4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;  
5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.  
3. Uznaje się:  
1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;  
2) świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi do uzyskania tego świadectwa kwalifikacji identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;  
3) świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo trzecie zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.  
4. Członek załogi statku jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 2 lub 3, wymagane odpowiednio do zajmowanego stanowiska.

5. Przepisów ust. 1–3 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku przeznaczonego lub używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.”;

11) po art. 35 dodaje się art. 35a–35e w brzmieniu:

„Art. 35a. Do uzyskania lub przedłużenia ważności:

- 1) unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnego zezwolenia dla kapitana – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statków żeglugi śródlądowej w służbie pokładowej na pokładzie statku żeglugi w trakcie rejsu po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, również na odcinkach położonych poza tym terytorium, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych;
- 2) dokumentów kwalifikacyjnych innych niż wymienione w pkt 1 – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statku żeglugi śródlądowej odpowiednio w służbie pokładowej lub mechanicznej na pokładzie statku w trakcie rejsu po wodach śródlądowych, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych.

Art. 35b. 1. W służbie pokładowej ustala się następujące dokumenty kwalifikacyjne:

- 1) na poziomie podstawowym:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;
- 2) na poziomie operacyjnym:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 3) na poziomie zarządzania:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej,
  - b) szczególne zezwolenie dla kapitana na:
    - uprawianie żeglugi na wodach morskich,
    - uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
    - prowadzenie dużego konwoju;
- 4) do wykonywania szczególnych operacji:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej,

- b) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;
- 5) patent żeglarski:
- a) przewoźnika żeglugi śródlądowej,
  - b) młodszego sterniczego żeglugi śródlądowej,
  - c) sterniczego żeglugi śródlądowej.

2. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie umowy o praktyki zawartej przez wnioskodawcę z armatorem albo zaświadczenia wydanego przez uczelnię lub szkołę ponadpodstawową prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej potwierdzających, że wnioskodawca w ramach zajęć prowadzonych przez tę uczelnię lub szkołę ponadpodstawową będzie odbywał praktykę na statkach żeglugi śródlądowej.

3. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie dokumentu stwierdzającego odbycie podstawowego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach, wydanego przez armatora.

4. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia trwającego co najmniej dwa lata i obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego oraz odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni albo
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku, albo
- 3) przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia posiadanie:
  - a) co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub

- b) co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej, lub
- c) ukończonego szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata – oraz ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej dziewięć miesięcy i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni.

5. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej lub świadectwa marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 albo
- 2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej trzy lata, i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 270 dni.

6. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej jest konieczne spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej lub świadectwa starszego marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo
- 2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo

- 3) posiadanie co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego jako kapitan żeglugi morskiej, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.

7. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej jest konieczne spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia lub po jego ukończeniu praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej lub świadectwa sternika – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo
- 3) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 540 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 500 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo
- 4) posiadanie przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej lub ukończonego przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata, ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadające im wiedzę i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej półtora roku, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia

praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni, a po ukończeniu tego programu odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.

8. Do uzyskania szczególnego zezwolenia dla kapitana jest wymagane:

- 1) złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku – w przypadku szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi na wodach morskich lub na uprawianie żeglugi z pomocą radaru;
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 720 dni, w tym przez co najmniej 540 dni w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwa kapitana – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 i przez co najmniej 180 dni zajmowanie stanowiska sternika dużego konwoju – w przypadku szczególnego zezwolenia na prowadzenie dużego konwoju.

9. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej jest wymagane złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

10. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego jest wymagane złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

11. Do uzyskania patentu żeglarskiego przewoźnika żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej wynoszącej co najmniej 300 dni, w tym przez co najmniej 90 dni na promie w charakterze pomocnika przewoźnika, oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej wynoszącej co najmniej 150 dni, w tym przez co najmniej 90 dni na promie w charakterze pomocnika przewoźnika, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz przedstawienie dowodu posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej.

12. Do uzyskania patentu żeglarskiego młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 90 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
- 2) posiadanie dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 37a ust. 3, potwierdzającego posiadanie uprawnień do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych lub przedstawienie dokumentu potwierdzającego posiadanie doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 180 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej, a także odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 30 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

13. Do uzyskania patentu żeglarskiego sternotorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 270 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie patentu żeglarskiego młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej, albo
- 3) posiadanie stopnia chorążego Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej w dziale pokładowym oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku, albo
- 4) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 240 dni, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz przedstawienie dokumentu potwierdzającego posiadanie doświadczenia

zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej.

14. Dokumenty kwalifikacyjne uprawniają do zajmowania następujących stanowisk na statkach żeglugi śródlądowej oraz do wykonywania następujących czynności:

- 1) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska młodszego marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej, a po odbyciu dodatkowej 90 dniowej praktyki i jej zatwierdzeniu, również do kierowania małymi statkami bez napędu mechanicznego;
- 2) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska praktykanta na każdym statku żeglugi śródlądowej;
- 3) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do:
  - a) zajmowania stanowiska:
    - marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej,
    - kierownika obiektu pływającego,
  - b) kierowania:
    - małymi statkami bez napędu mechanicznego,
    - scalonymi materiałami pływającymi o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m<sup>2</sup>;
- 4) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do:
  - a) zajmowania stanowiska:
    - starszego marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej,
    - kierownika obiektu pływającego,
  - b) kierowania:
    - małymi statkami bez napędu mechanicznego,
    - scalonymi materiałami pływającymi;
- 5) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej uprawnia do:
  - a) zajmowania stanowiska:
    - sternika na każdym statku żeglugi śródlądowej,
    - kierownika obiektu pływającego,
  - b) kierowania:
    - małymi statkami bez napędu mechanicznego,
    - scalonymi materiałami pływającymi;

- 6) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika na każdym statku żeglugi śródlądowej, z zastrzeżeniem art. 35e ust. 1;
- 7) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej uprawnia do zajmowania stanowiska eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na każdym statku pasażerskim żeglugi śródlądowej;
- 8) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego uprawnia do zajmowania stanowiska eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego na każdym statku żeglugi śródlądowej napędzanym skroplonym gazem ziemnym;
- 9) patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika promu nieporuszającego się swobodnie lub łodzi przewozowej bez napędu mechanicznego;
- 10) patent żeglarski młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika małego statku żeglugi śródlądowej, którego długość kadłuba nie przekracza 10 m;
- 11) patent żeglarski sternotorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika na każdym małym statku żeglugi śródlądowej.

Art. 35c. 1. W służbie maszynowej ustala się następujące dokumenty kwalifikacyjne:

- 1) świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej;
- 2) patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.

2. Do uzyskania świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
- 2) posiadanie co najmniej wykształcenia zasadniczego zawodowego lub wykształcenia zasadniczego branżowego w zakresie: mechaniki, elektrotechniki lub budowy i eksploatacji maszyn, odbycie praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 180 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z umiejętności praktycznych, albo

- 3) posiadanie świadectwa ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej, albo
- 4) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego w żegludze morskiej, albo
- 5) posiadanie co najmniej stopnia marynarza Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej o specjalności motorzysty okrętowego.

3. Do uzyskania patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

- 1) odbycie praktyki pływania w służbie maszynowej na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 720 dni oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
- 2) odbycie praktyki pływania w służbie maszynowej na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej, albo
- 3) posiadanie dyplomu oficera mechanika na polskich statkach morskich, stopnia oficera służby mechanicznej Marynarki Wojennej albo stopnia oficera Straży Granicznej o specjalności mechanika.

4. W przypadku osób, które posiadają co najmniej świadectwo ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej, wymiar praktyki pływania, o której mowa w ust. 3 pkt 1, wynosi 360 dni.

5. W przypadku osób, które posiadają doświadczenie zawodowe uzyskane na statku morskim w charakterze członka załogi w służbie maszynowej, doświadczenie to zalicza się na potrzeby uzyskania praktyki pływania, o której mowa odpowiednio w ust. 2 pkt 1 oraz w ust. 3 pkt 1 i 2, w całości.

6. Świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do samodzielnej obsługi urządzeń maszynowych o łącznej mocy maszyn do 300 kW.

7. Patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska mechanika na każdym statku żeglugi śródlądowej.

Art. 35d. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;

- 3) adres zamieszkania wnioskodawcy;
  - 4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;
  - 5) przedmiot wniosku.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:
- 1) aktualną fotografię o wymiarach 3,5 x 4,5 cm – w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;
  - 2) wyciąg pływania będący odpowiednio wyciągiem z:
    - a) zatwierdzonych wpisów w żeglarskiej księżeczce pracy lub w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej księżeczki pracy i potwierdzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz:
      - śródlądowe drogi wodne, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku wniosku o wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji,
      - wody śródlądowe, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych, lub
    - b) książki kontroli pracy sprzętu transportowego lub innego dokumentu potwierdzającego przebieg służby, potwierdzony przez właściwego kierownika jednostki organizacyjnej służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz wody śródlądowe, na których praktyka pływania została odbyta – w przypadku patentów młodszego sternotorzysty i sternotorzysty żeglugi śródlądowej
      - w przypadku gdy w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono wymóg posiadania praktyki pływania;
  - 3) wyciąg pływania będący wyciągiem z dokumentu potwierdzającego praktykę pływania na wodach morskich potwierdzony przez właściwy organ lub kopię innego dokumentu stwierdzającego posiadanie morskich kwalifikacji zawodowych – w przypadku gdy w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono wymóg posiadania takiej praktyki pływania lub posiadania takiego dokumentu;
  - 4) zaświadczenie właściwej komisji egzaminacyjnej o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności wymaganych

- do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego, o którego wydanie wnioskodawca się ubiega – w przypadku gdy w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono konieczność przeprowadzenia egzaminu dla tego rodzaju dokumentu;
- 5) kopię umowy o praktyki zawartą przez wnioskodawcę z armatorem albo zaświadczenie wydane przez uczelnię lub szkołę ponadpodstawową prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej potwierdzające, że wnioskodawca w ramach zajęć prowadzonych przez tę uczelnię lub szkołę ponadpodstawową będzie odbywał praktykę na statkach żeglugi śródlądowej – w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;
  - 6) kopię dokumentu potwierdzającego ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia – w przypadku gdy wnioskujący ukończył taki program szkolenia;
  - 7) kopię świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;
  - 8) kopie dokumentów potwierdzających posiadanie odpowiedniego wykształcenia – w przypadkach przewidzianych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;
  - 9) dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, a w przypadku osób, które nie posiadają takiego dokumentu, wnioszek o wydanie dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, o którym mowa w art. 38 ust. 1 – w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
  - 10) kopię dokumentu potwierdzającego odbycie podstawowego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach – w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej;
  - 11) kopię dokumentu, o którym mowa w art. 37a ust. 3, potwierdzającego posiadanie uprawnień do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych – w przypadku patentu żeglarskiego młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej;
  - 12) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie stopnia chorążego Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej w dziale pokładowym – w przypadku patentu żeglarskiego sternotorzysty żeglugi śródlądowej;
  - 13) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie:
    - a) stopnia oficera służby mechanicznej Marynarki Wojennej albo
    - b) stopnia oficera Straży Granicznej o specjalności mechanika, albo
    - c) dyplomu oficera mechanika w żegludze morskiej

- w przypadku patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej;
- 14) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie:
- a) co najmniej stopnia marynarza albo podoficera rezerwy Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej o specjalności motorzysty okrętowego albo
  - b) świadectwa motorzysty wachtowego w żegludze morskiej
- w przypadku świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej.

4. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, wydaje się przez dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

5. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje się na okres ważności świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, przy czym unijne świadectwo kwalifikacji:

- 1) kapitana żeglugi śródlądowej – na okres nie dłuższy niż 13 lat;
- 2) do wykonywania szczególnych operacji – na okres nie dłuższy niż 5 lat.

6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2, których ważność wygasła lub wkrótce wygaśnie, na wniosek posiadacza dokumentu.

7. Przedłużenie, o którym mowa w ust. 6, następuje odpowiednio przez wydanie nowego dokumentu albo dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji:

- 1) wydania dokumentu, o którym mowa w art. 35 ust. 2, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki dla wydania takiego dokumentu określone w art. 35b ust. 2–13 i art. 35c ust. 2 i 3 lub gdy wnioskodawca już posiada wnioskowany dokument;
- 2) przedłużenia ważności dokumentu w przypadku, o którym mowa w ust. 6, gdy nie zostały spełnione warunki dla przedłużenia takiego dokumentu określone w art. 36a.

9. Przepisów ust. 1–8 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku przeznaczonego lub używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 35e. 1. Osoba, która:

- 1) uprawia żeglugę na znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wodach morskich stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, lub

- 2) uprawia żeglugę z pomocą radaru, lub
- 3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub
- 4) prowadzi duży konwój, przez który rozumie się zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej, wynosi co najmniej 7000 m<sup>2</sup>

– oprócz posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej dodatkowo ma posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 2, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

4. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie tego dokumentu.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;
- 3) adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;
- 5) przedmiot wniosku.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się:

- 1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej – jeżeli wnioskodawca jednocześnie nie występuje o wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 2) wyciąg pływania będący odpowiednio wyciągiem z zatwierdzonych wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, potwierdzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz śródlądowe drogi

wodne, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku szczególnego zezwolenia dla kapitana na prowadzenie dużego konwoju;

- 3) zaświadczenie właściwej komisji egzaminacyjnej o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadku szczególnego zezwolenia dla kapitana na uprawianie żeglugi na wodach morskich lub na uprawianie żeglugi z pomocą radaru.

7. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się przez wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej zawierającego informacje o posiadaniu szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w ust. 1.

8. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się na czas oznaczony, który jest równy okresowi ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej.

9. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego, na warunkach określonych w art. 35b ust. 10 i w trybie określonym w art. 35d.

10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki do jego wydania określone w art. 36 ust. 3.

11. Przepisy ust. 5–10 stosuje się odpowiednio do przedłużenia ważności szczególnego zezwolenia dla kapitana.”;

- 12) art. 36 otrzymuje brzmienie:

„Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:

- 1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:
  - a) praktykanta – ukończyła 15 lat,
  - b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,
  - c) marynarza – ukończyła 17 lat;
- 2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;
- 3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;

- 4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;
- 5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.

2. Unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:

- 1) ukończyła 18 lat;
- 2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2,;
- 3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności.

3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:

- 1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;
- 3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.”;

13) po art. 36 dodaje się art. 36a–36l w brzmieniu:

„Art. 36a. 1. Ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3–5, przedłuża się osobie, która wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2.

2. Przedłużając ważność unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej uwzględnia się szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 1, 2 i 4, w przypadku gdy takie szczególne zezwolenie dla kapitana było zawarte w dokumencie, którego ważność podlega przedłużeniu.

3. Warunkiem przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej jest wykazywanie się przez osobę stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, oraz zdanie ponownie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności lub ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia w zakresie unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

4. Warunkiem przedłużenia unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego jest wykazywanie się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, a także zdanie ponownie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności albo odbycie wymaganej praktyki pływania na statkach napędzanych LNG w wymiarze wynoszącym:

- 1) przynajmniej 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat od dnia złożenia wniosku o przedłużenie lub
- 2) przynajmniej 90 dni w ciągu poprzedniego roku od dnia złożenia wniosku o przedłużenie.

Art. 36b. 1. Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.

2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3, oraz stwierdzenie o zdolności lub niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

3. Skierowanie lub wnioski, o których mowa w ust. 2, zawierają:

- 1) imię i nazwisko osoby kierowanej na badania;
- 2) datę i miejsce urodzenia osoby kierowanej na badania;

- 3) numer PESEL osoby kierowanej na badania, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 4) oznaczenie armatora – w przypadku skierowania wydawanego przez armatora;
- 5) określenie stanowisk na statkach, które ma zajmować osoba kierowana na badania wraz ze wskazaniem, że dane stanowiska należą do grupy stanowisk w służbie pokładowej lub mechanicznej oraz informacją, czy dane stanowiska uprawniają do kierowania statkiem.

4. Stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiegokolwiek choroby lub niepełnosprawności, która powodowałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do:

- 1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,
- 2) pełnienia powierzonych obowiązków lub
- 3) właściwego postrzegania otoczenia.

5. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy dotyczące stanu zdrowia określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.

6. Lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby badanej.

7. W przypadku gdy członek załogi statku nie spełnia standardów dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.

8. Świadectwo zdrowia niezbędne do wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji oraz wydania lub przedłużenia unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej wydaje się nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentu kwalifikacyjnego.

9. Świadectwo zdrowia w przypadku osób, które ukończyły:

- 1) 60. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat;

2) 70. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 2 lata.

10. Jeżeli na skutek wystąpienia okoliczności, w wyniku których zachodzi podejrzenie, że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej:

- 1) armator lub kierownik statku, na którym członek załogi statku jest zatrudniony, lub
- 2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji,  
– kieruje członka załogi na badania doraźne.

11. Za okoliczności, o których mowa w ust. 10, uznaje się w szczególności spowodowanie wypadku żeglugowego, udział w wypadku żeglugowym, w którym doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania uszczerbku na zdrowiu, a także stwierdzenie, że członek załogi statku wykonywał swoje obowiązki w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

12. Badania doraźne przeprowadza się w celu określenia zdolności lub niezdolności do pracy na statkach żeglugi śródlądowej w związku z podejrzeniem wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 10.

13. Po przeprowadzeniu badań doraźnych lekarz wydaje dokument potwierdzający zdolność lub niezdolność do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

14. Osoba badana lub armator, którzy nie godzą się z treścią wydanego świadectwa zdrowia, mogą wystąpić w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania, za pośrednictwem lekarza, który wydał to świadectwo, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.

15. Lekarz, który przeprowadzał badanie, przesyła wniosek o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego, wraz z dokumentacją lekarską, do właściwego ośrodka medycyny pracy w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego wniosku.

16. Ponowne badanie lekarskie przeprowadza się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku przez właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy.

17. Badania, o których mowa w ust. 2 i 10, są przeprowadzane na koszt armatora, z tym że w przypadku badań przeprowadzanych na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia, przeprowadza się je na koszt wnioskodawcy.

18. Ocena stanu zdrowia oraz badanie doraźne, o których mowa odpowiednio w ust. 2 i 10, nie stanowią badań lekarskich w rozumieniu art. 229 Kodeksu pracy.

19. Osoba, której wydano świadectwo zdrowia, jest obowiązana do:

- 1) niezwłocznego przedstawienia świadectwa zdrowia armatorowi;

- 2) przechowywania i przedkładania świadectwa zdrowia do wglądu organom właściwym do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej.

20. Uznaje się świadectwa zdrowia wydane zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w innych państwach członkowskich.

21. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może określić, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa zdrowia, kierując się potrzebą zapewnienia ujednolicenia wzoru tych świadectw z wzorami stosowanymi w pozostałych państwach członkowskich.

Art. 36c. 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:

- 1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorsze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie – w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1;
- 2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej – w celu uzyskania przez egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3 i 5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 3) jednostkę edukacyjną – w przypadku egzaminów organizowanych w ramach szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego programu szkolenia.

2. Przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej, przewodniczących terenowych komisji egzaminacyjnych i zastępców przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

3. W skład komisji egzaminacyjnej, oprócz osób wymienionych w ust. 2, wchodzi także egzaminatorzy oraz sekretarz, z tym że w skład centralnej komisji egzaminacyjnej wchodzi ponadto:

- 1) przedstawiciel Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie;
- 2) przedstawiciel dyrektora urzędu morskiego – w przypadku egzaminów na szczególne zezwolenie dla kapitana do uprawiania żeglugi na wodach morskich, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 1;

3) osoba posiadająca uprawnienia pilotowe, o których mowa w art. 50 ust. 4, dla danej drogi wodnej lub jej odcinka oraz doświadczenie w zakresie pilotażu na tej drodze wodnej, której uprawnienie dotyczy – w przypadku egzaminu na uprawnienia pilotowe.

4. Egzaminatorów i sekretarza komisji egzaminacyjnej powołują przewodniczący właściwych komisji egzaminacyjnych. Egzaminatorów powołuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, o której mowa w art. 36d ust. 1.

5. W skład komisji egzaminacyjnej może wchodzić przedstawiciel ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

6. Za udział w jednym posiedzeniu komisji egzaminacyjnej przewodniczącemu, zastępcy przewodniczącego, członkom i sekretarzowi komisji przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 100 zł i nie wyższej niż 500 zł. Egzaminatorowi przysługuje dodatkowo wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 20 zł i nie wyższej niż 100 zł za przeegzaminowanie jednej osoby z jednego przedmiotu.

7. Przewodniczącemu komisji egzaminacyjnej, zastępcy przewodniczącego komisji egzaminacyjnej, egzaminatorom, sekretarzowi i członkom komisji egzaminacyjnej, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 5, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu udziału w egzaminach na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

8. Wydatki związane z działalnością komisji egzaminacyjnych są pokrywane z budżetu urzędów żeglugi śródlądowej.

9. Do wydatków, o których mowa w ust. 8, zalicza się także wydatki poniesione na organizację egzaminów, w tym:

- 1) najem pomieszczeń, w których odbywają się egzaminy;
- 2) zapewnienie statków i innego wyposażenia niezbędnego do organizacji egzaminów;
- 3) zapewnienie noclegów przewodniczącego komisji, zastępców przewodniczącego komisji, egzaminatorów, sekretarza komisji i członków komisji, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz 5, w przypadku egzaminów, których organizacja wymaga takiego noclegu.

10. Egzamin przeprowadzają komisje egzaminacyjne na podstawie zakresu wymagań egzaminacyjnych określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1, zgodnie ze szczegółowym trybem przeprowadzania egzaminu i sposobem działania komisji egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1.

11. Egzamin przeprowadza się w miarę napływu wniosków, nie rzadziej jednak niż dwa razy w ciągu roku. Komisja egzaminacyjna może przeprowadzać egzaminy na sesjach wyjazdowych.

12. Egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności składa się z części teoretycznej przeprowadzanej w formie pisemnej lub ustnej lub z części praktycznej.

13. Ustala się następującą skalę ocen z egzaminu teoretycznego i praktycznego – ocena pozytywna albo ocena negatywna.

14. Uzyskanie oceny negatywnej z któregośkolwiek z przedmiotów jest jednoznaczne z uzyskaniem negatywnej oceny z egzaminu teoretycznego i wyklucza dopuszczenie do egzaminu z umiejętności praktycznych.

15. Z przebiegu egzaminu z części teoretycznej i praktycznej sporządza się protokoły. Ostateczna ocena z egzaminu jest wpisywana do protokołu końcowego.

16. Przepisów ust. 2–15 nie stosuje się w przypadku egzaminów organizowanych przez jednostkę edukacyjną w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.

Art. 36d. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej prowadzi listę egzaminatorów z podziałem według egzaminów przeprowadzanych w celu uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.

2. Lista egzaminatorów, o której mowa w ust. 1, jest jawna i zawiera:

- 1) imię i nazwisko egzaminatora;
- 2) zakres uprawnień egzaminacyjnych.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje listę egzaminatorów na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

4. Na listę egzaminatorów może być wpisana osoba, która:

- 1) posiada wiedzę i doświadczenie pozwalające na ocenę wiedzy i umiejętności określonych w wymaganiach egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 2) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za:
  - a) przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,

- b) przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,
- c) prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, lub
- d) przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu.

5. Osoba, która ubiega się o wpis na listę egzaminatorów, składa wniosek do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej za pośrednictwem dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 3) informacje o posiadanej wiedzy i doświadczeniu, o której mowa w ust. 4 pkt 1, w tym informacje o posiadanych dokumentach kwalifikacyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej lub morskiej oraz o posiadanym wykształceniu;
- 4) przedmiot wniosku, w tym wskazanie dokumentów kwalifikacyjnych, których ma dotyczyć wpis.

7. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, załącza się:

- 1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1;
- 2) oświadczenie wnioskodawcy, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za czyny, o których mowa w ust. 4 pkt 2.

8. Oświadczenie wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, zawiera imię i nazwisko wnioskodawcy oraz jego podpis. Oświadczenie wnioskodawcy składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

9. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 60 dni od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku sporządza opinię w zakresie spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1, i przekazuje ją do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, i dokumentami, o których mowa w ust. 7.

10. Opinia, o której mowa w ust. 9, zawiera informacje dotyczące wnioskodawcy, w tym informacje, o których mowa w ust. 6 pkt 1 i 2.

11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wpisuje wnioskodawcę na listę egzaminatorów po dokonaniu oceny spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4, na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 9.

12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wpisania wnioskodawcy na listę egzaminatorów, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 4.

13. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej skreśla egzaminatora z listy egzaminatorów:

- 1) na wniosek egzaminatora;
- 2) w przypadku śmierci egzaminatora;
- 3) w drodze decyzji, w przypadku gdy egzaminator:
  - a) przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 4,
  - b) dopuścił się rażącego naruszenia obowiązków egzaminatora.

14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przechowuje dane osobowe egzaminatorów przez okres 5 lat od dnia skreślenia egzaminatora z listy egzaminatorów.

Art. 36e. 1. Osoba ubiegająca się o przystąpienie do egzaminu, zwana dalej „kandydatem”, składa do właściwej komisji egzaminacyjnej wniosek o przystąpienie do egzaminu wraz z potwierdzonymi kopiami dokumentów stwierdzającymi spełnienie wymagań do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin. Nie później niż na 7 dni przed dniem egzaminu kandydat przedstawia dowód uiszczenia opłaty za egzamin.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko kandydata;
- 2) adres zamieszkania kandydata;
- 3) przedmiot wniosku, w tym wskazanie rodzaju dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.

3. Przed przystąpieniem do egzaminu komisja egzaminacyjna sprawdza, czy kandydat spełnia wymagania konieczne do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.

4. W przypadku niespełnienia wymagań koniecznych do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin, komisja egzaminacyjna wzywa kandydata do uzupełnienia

braków w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku bezskutecznego upływu terminu zwraca przedłożone dokumenty.

5. Jeżeli wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana przewidują egzamin praktyczny, taki egzamin przeprowadza się na statku, którego rodzaj i wyposażenie pozwoli na sprawdzenie wiedzy i umiejętności wymaganych dla dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana, którego ma dotyczyć egzamin, z tym że w przypadku egzaminu na:

- 1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 2 – egzamin może zostać przeprowadzony również na symulatorze, który uzyskał zatwierdzenie, o którym mowa w art. 36k, do tego rodzaju egzaminu;
- 2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – egzamin może zostać przeprowadzony również na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.

6. Do egzaminu nie może przystąpić kandydat:

- 1) niespełniający wymagań koniecznych do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin;
- 2) w stosunku, do którego wydano decyzję, o której mowa w art. 36g ust. 1, 2, 5 i 7 – w okresie i w zakresie obowiązywania tej decyzji;
- 3) nieposiadający dokumentu tożsamości;
- 4) co do którego na podstawie badania, o którym mowa w ust. 7, ustalono że znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub który odmówił poddania się takiemu badaniu, lub nie można było przeprowadzić takiego badania na miejscu;
- 5) który nie przedstawił dowodu uiszczenia opłaty za egzamin.

7. W przypadku podejrzenia, że kandydat znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu przewodniczący komisji wzywa uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego do przeprowadzenia badania osoby egzaminowanej w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

8. Badanie, o którym mowa w ust. 7, przeprowadza się, w miarę możliwości, na miejscu.

9. Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu przeprowadza się przy użyciu urządzeń elektronicznych dokonujących pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu.

10. Przepisu ust. 9 nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym lub osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi.

11. Warunki oraz sposób przeprowadzania badań w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sposób ich dokumentowania oraz weryfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2023 r. poz. 165 i 240).

12. Badanie w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu przeprowadza się przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego.

13. Przepisu ust. 12 nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie metodą niewymagającą badania laboratoryjnego albo osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu.

14. Dopuszcza się badanie krwi lub moczu jako następstwo badania przeprowadzonego metodą, o której mowa w ust. 12, albo jeżeli nie ma możliwości wykorzystania tej metody.

15. Wykaz środków działających podobnie do alkoholu, warunki i sposób przeprowadzania badań na ich obecność określają przepisy wydane na podstawie art. 129j ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

16. Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu nie może naruszać godności, intymności oraz innych dóbr osobistych osoby badanej.

17. O wyniku badania, o którym mowa w ust. 7, uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego niezwłocznie informuje przewodniczącą komisji.

---

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

18. Na okoliczność nieprzystąpienia osoby do egzaminu z powodu, o którym mowa w ust. 6 pkt 4, przewodniczący komisji sporządza notatkę, którą załącza się do akt sprawy.

19. Notatkę, o której mowa w ust. 18, sporządzoną na okoliczność, o której mowa w ust. 6 pkt 4, sporządza się wyłącznie na potrzeby komisji egzaminacyjnej i przechowuje przez okres 5 lat od dnia jej sporządzenia w urzędzie żeglugi śródlądowej, przy którym działa komisja egzaminacyjna. Notatka ta nie może być udostępniana innym osobom lub podmiotom, jeżeli uprawnienie takie nie wynika z odrębnych przepisów.

20. Osoba, która nie przystąpiła do egzaminu w związku z koniecznością przeprowadzenia badania, o którym mowa w ust. 7, a którego wynik nie wykazał zawartości w organizmie alkoholu lub obecności w organizmie podobnie działającego środka, może przystąpić do egzaminu w innym terminie, bez konieczności ponownego uiszczenia opłaty za egzamin.

21. Opłata za egzamin uiszczona przez osobę, która odmówiła poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 7, albo u której takie badanie potwierdziło zawartość w organizmie alkoholu lub obecność w organizmie podobnie działającego środka, nie podlega zwrotowi.

22. Egzaminator podlega wyłączeniu od przeprowadzenia egzaminu kandydata w przypadkach, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 i 2185), lub w przypadku gdy z innych przyczyn występuje konflikt interesu.

23. Komisja egzaminacyjna wydaje zaświadczenie o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, wskazując w nim nazwę dokumentu, którego dotyczył egzamin.

24. Komisja egzaminacyjna na wniosek osoby, która zdała egzamin praktyczny, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzony na symulatorze, wydaje świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.

25. Uznaje się świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzonego na symulatorze, wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego.

Art. 36f. 1. Osoba posiadająca dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, jest obowiązana zawiadomić dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał ten dokument, o:

- 1) utracie dokumentu lub jego zniszczeniu w stopniu powodującym jego nieczytelność,
  - 2) zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nim zawartych
- w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

2. Na wniosek osoby uprawnionej w przypadkach, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odpowiednio:

- 1) wydaje nowy dokument pod warunkiem:
  - a) złożenia oświadczenia o utracie dokumentu albo
  - b) zwrotu zniszczonego dokumentu;
- 2) dokonuje zmian w dokumencie, a gdy nie jest to możliwe wydaje nowy dokument pod warunkiem zwrotu dokumentu wymagającego zmiany danych.

3. Oświadczenie wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 36g. 1. W przypadku zaistnienia przesłanki wskazującej, że osoba posiadająca dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, nie spełnia już wymogów określonych odpowiednio w art. 36 ust. 1–3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument lub zezwolenie.

2. Ze względów bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego, w tym w szczególności w przypadkach, o których mowa w art. 56 pkt 2 i 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zawiesić dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli dotyczy to osoby posiadającej unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej występuje do tego organu z wnioskiem o zawieszenie odpowiedniego unijnego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku załącza się uzasadnienie.

4. O fakcie złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską.

5. Do czasu rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji, zakazuje osobie, której dotyczy wniosek, zajmowania stanowiska członka załogi statku na śródlądowych drogach wodnych oraz innych wodach śródlądowych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, rozpatruje wnioski wniesione przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego o zawieszenie unijnego świadectwa kwalifikacji.

7. W przypadku uznania wniosku, o którym mowa w ust. 6, za zasadny właściwy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:

- 1) cofa unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji nie spełnia już wymogów do jego wydania;
- 2) może zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku innym niż określony w pkt 1, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub zapewnienia porządku publicznego.

8. Zawieszenie dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, następuje na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.

Art. 36h. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji informacje te rejestruje również w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, zawierają dane podane w dokumencie kwalifikacyjnym oraz nazwę organu wydającego.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje osobę, której dane osobowe będą przetwarzane w bazach, o których mowa w ust. 1, o tym fakcie, a także zapewnia dostęp tej osobie do dotyczących jej danych i możliwość uzyskania ich kopii.

Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 35b ust. 4–7, oraz szkolenie, o którym mowa w art. 36a ust. 3, są prowadzone przez jednostki edukacyjne.

2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Jednostkę edukacyjną uznaje się, na jej wniosek, jeżeli:

- 1) cele szkolenia, treści dydaktyczne, wyposażenie i sprzęt dydaktyczny, metody szkolenia, formy prowadzenia zajęć, procedury dotyczące prowadzenia szkolenia, w tym również symulatory, jeżeli są wykorzystywane w szkoleniu, oraz materiały szkoleniowe umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych objętych uznaniem;
- 2) posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą znajomość zagadnień objętych programem szkolenia;
- 3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów.

4. Do wniosku o uznanie, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności:

- 1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym wnioskiem;
- 2) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością;
- 3) informacje dotyczące kadry dydaktycznej, w szczególności posiadane kwalifikacje i doświadczenie;
- 4) programy szkoleń zgłoszone do uznania zawierające szczegółowe cele szkolenia;
- 5) opis wewnętrznego systemu oceniania oraz metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji, w tym egzaminów praktycznych;
- 6) opis bazy dydaktycznej oraz wykaz wyposażenia wykorzystywanego do prowadzenia szkoleń objętych wnioskiem;

7) zatwierdzenie dla symulatora, jeżeli przewiduje się przeprowadzanie egzaminów praktycznych na symulatorze;

8) wzory dyplomów lub świadectw wydawanych po zakończeniu programu szkolenia.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się również – w przypadku:

1) uczelni:

a) kopię statutu uczelni i regulaminu studiów,

b) kopię dokumentu stanowiącego podstawę prowadzenia kształcenia na studiach na określonym kierunku;

2) szkoły ponadpodstawowej:

a) kopię aktu założycielskiego i statutu szkoły,

b) kopię zaświadczenia o wpisie do ewidencji szkół i placówek niepublicznych prowadzonej przez jednostkę samorządu terytorialnego – w przypadku szkół niepublicznych zakładanych przez osoby prawne i fizyczne.

6. Oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3, oraz kontrolę jednostki edukacyjnej, o której mowa w art. 36j ust. 3, dokonuje komisja powołana w tym celu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

7. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, wchodzi osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, kształcenia lub przeprowadzania audytów.

8. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może powoływać ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie, o którym mowa w ust. 7.

9. Komisja, o której mowa w ust. 6, dokonuje oceny wniosku, o którym mowa w ust. 3, i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 2 pkt 3, mającą na celu weryfikację zgodności złożonych dokumentów ze stanem faktycznym.

10. Uznanie, o którym mowa w ust. 3, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania zawierającego wykaz zatwierdzonych programów szkoleń.

11. Certyfikat uznania, o którym mowa w ust. 10, wydaje się na okres 5 lat, z tym że na wniosek jednostki edukacyjnej, o której mowa w ust. 2, może on zostać odnowiony przed upływem tego terminu.

12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, uznania, jeżeli jednostka edukacyjna, o której mowa w ust. 2, nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3.

13. Do odnowienia uznania jednostki edukacyjnej, o której mowa w ust. 2, stosuje się przepisy o uznaniu.

14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz uznanych jednostek edukacyjnych wraz z zakresem zatwierdzonych programów szkoleń, o których mowa w ust. 10, oraz programów szkoleń, dla których zawieszono lub cofnięto uznanie na podstawie art. 36j ust. 5 lub 8, i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.

15. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 14, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

16. Za uznanie jednostki edukacyjnej oraz odnowienie uznania pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

17. Uznaje się dyplomy i świadectwa wydane po ukończeniu szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego przez inne państwo członkowskie programu szkolenia.

18. Ekspertom zewnętrznym powołanym do komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje wynagrodzenie w wysokości ustalonej w umowie zawieranej z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.

19. Ekspertom zewnętrznym powołanym do komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z pracami tej komisji na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

20. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z udziałem w pracach komisji, o której mowa w ust. 6, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad szkoleniami objętymi uznaniem, prowadzonymi przez uznane jednostki edukacyjne w zakresie zgodności tych szkoleń z przepisami ustawy.

2. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ma prawo:

- 1) żądać od jednostki edukacyjnej udostępnienia dokumentów związanych z prowadzonymi przez nią szkoleniami objętymi uznaniem lub kopii tych dokumentów oraz zapoznawania się z ich treścią, a także przekazania wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących działalności jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;
- 2) wydawać wytyczne wiążące jednostki edukacyjne w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;
- 3) przeprowadzać kontrolę jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przeprowadza kontrolę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej lub w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.

4. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stwierdzonego w wyniku kontroli stanu faktycznego, w tym ujawnionych nieprawidłowości, wraz z określeniem terminu ich usunięcia.

5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli zostały stwierdzone nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:

- 1) zawiesza uznanie, na okres nie krótszy niż 3 miesiące, jeżeli stwierdzone nieprawidłowości stanowią przeszkodę do osiągnięcia zakładanych efektów szkolenia;
- 2) cofa uznanie, jeżeli jednostka edukacyjna nie podjęła działań korygujących w zakresie usunięcia nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia uznania.

6. Nie wydaje się decyzji, o których mowa w ust. 5, jeżeli do czasu ich wydania jednostka edukacyjna wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych decyzji.

7. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek jednostki edukacyjnej, jeżeli wykaże ona, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszeniu uznania.

8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, uznanie również w przypadku gdy jednostka edukacyjna uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny zgodności prowadzonych szkoleń objętych uznaniem z wymaganiami, o których mowa w art. 36i ust. 3.

9. W okresie zawieszenia uznania prowadzone przez jednostkę edukacyjną nowe szkolenia nie są objęte uznaniem. Dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest możliwe jedynie pod warunkiem przedstawienia ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej doraźnego rozwiązania umożliwiającego ich prawidłowe ukończenie.

10. Od dnia cofnięcia uznania jednostka edukacyjna nie może rozpocząć nowego szkolenia, a dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest prowadzone pod nadzorem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

11. Jednostka edukacyjna, której cofnięto uznanie, może złożyć ponowny wniosek o uznanie nie wcześniej niż po upływie roku od dnia, w którym decyzja o cofnięciu uznania stała się ostateczna.

Art. 36k. 1. Symulator, na którym mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie.

2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na miejsce w którym znajduje się ten symulator, jeżeli symulator spełnia standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.

3. Przy dokonywaniu oceny spełniania standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, w tym również na potrzeby kontroli, o której mowa w ust. 7, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać:

- 1) ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, symulatorów lub radarowego sprzętu nawigacyjnego;
- 2) z ekspertyz i dokumentów przedstawianych przez zarządcę symulatora.

4. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się egzaminy, które mogą być przeprowadzane na symulatorze.

5. Zarządca symulatora zapewnia niedyskryminacyjne zasady dostępu do symulatora, w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie lub orientację seksualną.

6. Uznaje się symulatory, które uzyskały zatwierdzenie przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, bez konieczności dokonywania oceny, o której mowa w ust. 3.

7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza, na zasadach i w trybie określonych w przepisach rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221), kontrolę w celu dokonania oceny, czy symulator spełnia te standardy.

8. Ekspertom zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w umowie zawieranej z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej.

9. Ekspertom zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ponoszonych w związku z czynnościami, o których mowa w ust. 3, na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

10. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, o których mowa w ust. 3 pkt 1, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

11. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stanu faktycznego stwierdzonego w wyniku kontroli, w tym ujawnionych nieprawidłowości wraz z określeniem terminu ich usunięcia.

12. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:

- 1) zawiesza, na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 12 miesięcy, zatwierdzenie symulatora, który przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2;
- 2) cofa zatwierdzenie symulatora, jeżeli zarządca symulatora w okresie zawieszenia nie usunął nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia zatwierdzenia.

13. Nie wydaje się decyzji, o których mowa w ust. 12, jeżeli do czasu ich wydania zarządca symulatora wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych decyzji.

14. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek zarządcy symulatora, jeżeli wykaże on, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszenia zatwierdzenia symulatora.

15. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, zatwierdzenie symulatora, jeżeli zarządca symulatora uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny spełniania przez symulator wymagań, o których mowa w ust. 2.

16. W okresie zawieszenia zatwierdzenia symulatora na symulatorze nie mogą być przeprowadzane się egzaminy.

17. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informację o zatwierdzeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zatwierdzenia symulatora.

18. Informacja, o której mowa w ust. 17, zawiera w szczególności:

- 1) określenie egzaminów, które mogą być przeprowadzane na symulatorze;
- 2) imię i nazwisko operatora symulatora;
- 3) nazwę zatwierzonego programu szkolenia – w przypadku gdy symulator jest wykorzystywany w ramach tego programu szkolenia;
- 4) nazwę organu wydającego unijne świadectwo kwalifikacji, szczególne zezwolenie dla kapitana lub świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.

19. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz zatwierdzonych symulatorów zawierający informacje, o których mowa w ust. 17, i przekazuje go do Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.

20. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 19, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

Art. 36l. Za wydanie lub przedłużenie terminu ważności dokumentów kwalifikacyjnych, w tym szczególnych zezwoleń dla kapitanów, za przeprowadzenie egzaminu oraz za zatwierdzenie symulatora pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.”;

14) w art. 37:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) wykaz stanowisk na statkach,
- 2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych:
  - a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,
  - b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,
  - c) holownika,
  - d) lodołamacza,
  - e) statku pasażerskiego,
  - f) pchanca oraz zestawu pchanego i sprzężonego – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,
- 3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,
- 4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji

– kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”,

- b) uchyla się ust. 2,
- c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ustala minimalny skład załogi scalonych materiałów pływających oraz statku innego niż wskazany w ust. 1 pkt 2, biorąc pod uwagę rodzaj statku i system jego eksploatacji oraz kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.”;

- 15) art. 38 i art. 39 otrzymują brzmienie:

„Art. 38. 1. Członek załogi statku jest obowiązany posiadać żeglarską książeczkę pracy albo dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzające przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

2. Żeglarską książeczkę pracy wydaje się osobie posiadającej wyłącznie unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej. Pozostałym osobom wydaje się

dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

3. Uznaje się żeglarskie książeczki pracy wydane:

- 1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;
- 2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne dla wydawania żeglarskiej książeczki pracy jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;
- 3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.

4. Członek załogi statku jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 lub 3.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do załóg statków przeznaczonych lub używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 39. 1. Żeglarską książeczkę pracy wydaje, na wniosek, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na czas nieokreślony.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;
- 3) adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;
- 5) przedmiot wniosku.

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

- 1) aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach 3,5 × 4,5 cm;
- 2) kopię dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2.

4. Przepisu ust. 3 pkt 2 nie stosuje się w przypadku osoby, która jednocześnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, występuje z wnioskiem o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2.

5. W razie zniszczenia żeglarskiej książeczki pracy w stopniu uniemożliwiającym korzystanie z niej lub braku miejsc do dokonywania wpisów dotychczasową książeczkę wymienia się, na wniosek jej posiadacza, na nową żeglarską książeczkę pracy.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, załącza się aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach  $3,5 \times 4,5$  cm oraz dotychczasową żeglarską książeczkę pracy.

7. Dokonując wymiany żeglarskiej książeczki pracy na nową, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej dokonuje na pierwszej stronie dotychczasowej żeglarskiej książeczki pracy odcisku prostokątnego stempla o wymiarach  $9 \times 3$  cm w kolorze czerwonym, o treści „ANULOWANO” i zwraca dotychczasową żeglarską książeczkę pracy jej posiadaczowi.

8. W razie utraty żeglarskiej książeczki pracy wydaje się nową żeglarską książeczkę pracy na wniosek osoby, która utraciła dotychczasową żeglarską książeczkę pracy.

9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 8, załącza się aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach  $3,5 \times 4,5$  cm oraz pisemne oświadczenie wyjaśniające przyczyny utraty dotychczasowej żeglarskiej książeczki pracy.

10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych informacje o wydanych, wymienionych lub utraconych żeglarskich książeczkach pracy.

11. Informacje, o których mowa w ust. 10, obejmują imię i nazwisko posiadacza żeglarskiej książeczki pracy oraz numer identyfikacyjny członka załogi, numer seryjny żeglarskiej książeczki pracy, datę jej wydania oraz nazwę organu wydającego.

12. Za wydanie żeglarskiej książeczki pracy pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

13. Za wymianę żeglarskiej książeczki pracy pobiera się opłatę w wysokości określonej dla wydania żeglarskiej książeczki pracy.

14. Przepisy ust. 1–13 stosuje się odpowiednio do dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.”;

16) po art. 39 dodaje się art. 39a–39d w brzmieniu:

„Art. 39a. 1. Kierownik statku jest obowiązany do dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów

dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania.

2. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać starannie, pismem czytelnym, bez używania skrótów. Wpisanych wyrazów nie wolno przerabiać lub czynić nieczytelnymi. Omyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego wyrazu w sposób pozwalający na odczytanie pierwotnego tekstu i wpisanie prawidłowego wyrazu.

3. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Wpisów dotyczących zakończenia podróży należy dokonać najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnej podróży.

4. Zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, dokonuje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentach potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ma prawo zażądać przedłożenia dzienników pokładowych, ich wyciągów lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania.

5. W celu zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, posiadacz żeglarskiej książeczki pracy występuje z wnioskiem o ich weryfikację w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonych od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.

6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
- 2) adres zamieszkania wnioskodawcy;
- 3) numer żeglarskiej książeczki pracy;
- 4) przedmiot wniosku.

7. Jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy nie przedłoży tej książeczki do weryfikacji przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 5, wpisy dokonane po tym terminie nie będą zatwierdzone.

8. Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

9. Przepisy ust. 1–8 stosuje się odpowiednio do dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

Art. 39b. 1. Statek posiada dziennik pokładowy.

2. Dziennik pokładowy prowadzi kierownik statku, z tym że wpisów do dziennika pokładowego mogą dokonywać także inspektorzy.

3. Wpisów należy dokonywać atramentem lub tuszem, w sposób czytelny. Zabrania się wyskrobywania, wycierania, przerabiania wyrazów lub dopisywania wyrazów do tekstu już wpisanego.

4. Poprawki należy wprowadzać w następujący sposób: błędny wpis przekreśla się w całości czerwonym atramentem lub czerwonym tuszem i zamyka w nawias; wpis prawidłowy umieszcza się nad przekreślonym. W przypadku skreślenia wpisu umieszcza się wzmiankę „skreślone”, podając skreślone wyrazy. Wzmiankę kierownik statku lub wachty potwierdza swoim podpisem.

5. Kierownik statku jest obowiązany do przechowywania dziennika pokładowego na statku w sposób zabezpieczający przed jego uszkodzeniem i zaginięciem, a także do jego okazywania na żądanie uprawnionego organu.

6. Z chwilą dokonania pierwszego wpisu dziennik pokładowy nabiera mocy dokumentu urzędowego.

7. Uznaje się dzienniki pokładowe wydane:

- 1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;
- 2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne do wydania dziennika pokładowego jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;
- 3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.

8. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

- 1) statków bezzałogowych bez napędu mechanicznego;
- 2) promów i łodzi przewozowych używanych na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1;
- 3) statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1;
- 4) statków przeznaczonych lub używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 39c. 1. Dziennik pokładowy wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora.

2. W razie zniszczenia dziennika pokładowego w stopniu uniemożliwiającym korzystanie z niego lub braku miejsc do dokonywania wpisów dotychczasowy dziennik pokładowy wymienia się na nowy na wniosek armatora.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, dokonując wymiany dziennika pokładowego, oznacza poprzedni dziennik pokładowy jako „nieważny” i zwraca go kierownikowi statku. Zwrócony dziennik pokładowy przechowuje się na statku przez okres 15 miesięcy, licząc od daty ostatniego wpisu.

4. W razie utraty dziennika pokładowego wydaje się nowy dziennik pokładowy na wniosek armatora.

5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w Bazie EHDB informacje o wydanych, wymienionych lub utraconych dziennikach pokładowych.

6. Informacje, o których mowa w ust. 5, zawierają w szczególności nazwę jednostki pływającej, numer rejestracyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę jego wydania oraz nazwę organu wydającego.

7. Za wydanie dziennika pokładowego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

8. Za wymianę dziennika pokładowego pobiera się opłatę w wysokości określonej dla wydania dziennika pokładowego.

Art. 39d. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, w zakresie następujących obszarów:

- 1) wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych,
- 2) egzaminów i ocen przeprowadzanych przez działające przy nich komisje egzaminacyjne,
- 3) dokonywania oceny spełnienia wymagań, o których mowa w art. 36d ust. 4, przez egzaminatorów

– zapewniający, że obszary te będą funkcjonować zgodnie z przepisami ustawy.

2. Informacje, w tym dane osobowe, dotyczące spraw związanych z utrzymaniem systemu jakości, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się przez okres 5 lat od dnia ich wykorzystania w celu, o którym mowa w ust. 1.”;

17) uchyla się art. 40;

18) w art. 49 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Z obowiązku korzystania z pilotażu jest zwolniony statek, którego kierownik posiada świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu, lub dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 3.”;

19) w art. 50 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzamin na pilota lub sprawdzian, o którym mowa w art. 49 ust. 6 pkt 2, przeprowadza centralna komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 36c ust. 1 pkt 1.”;

20) w załączniku do ustawy części VI i VII otrzymują brzmienie:

<b>VI</b>	<b>Kwalifikacje zawodowe</b>	
1	Za egzamin na:	
	1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej	500 zł
	2) unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	300 zł
	3) szczególne zezwolenie dla kapitana	250 zł
	4) pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	300 zł
2	Za zatwierdzenie symulatora, na którym ma się odbywać egzamin	2000 zł
3	Za uznanie lub odnowienie uznania jednostki edukacyjnej (opłata uwzględnia przeprowadzenie kontroli)	1000 zł
4	Za unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej (opłata uwzględnia wpisy o posiadanych szczególnych zezwoleniach dla kapitana)	100 zł
5	Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	100 zł
6	Za szczególne zezwolenie dla kapitana	50 zł
7	Za pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	50 zł

8	Za przedłużenie ważności dokumentu, o którym mowa odpowiednio w pkt 4–7	50% opłaty określonej odpowiednio w pkt 4–7
	Uwaga: opłaty, o których mowa w pkt 7 i 8, nie obejmują opłaty za wydanie dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy	
<b>VII</b>	<b>Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy</b>	
1	Za żeglarską książeczkę pracy	100 zł
2	Za dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy	100 zł
3	Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania	25 zł
4	Za dziennik pokładowy	100 zł

**Art. 2.** W ustawie z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 993) w art. 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pracowników wykonujących pracę w porze nocnej, którzy zostali uznani za niezdolnych do wykonywania pracy w porze nocnej na podstawie świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, przenosi się do wykonywania pracy zgodnej z zajmowanym stanowiskiem poza porę nocną.”.

**Art. 3.** Przepisów dotyczących obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz przepisów art. 38 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do dnia 17 stycznia 2038 r. nie stosuje się do kapitanów prowadzących statki morskie eksploatowane na śródlądowych drogach wodnych, którzy posługują się świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie

dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), jeżeli eksploatacja statku na śródlądowych drogach wodnych odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim.

**Art. 4.** 1. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej ustawy dostosuje bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych do wymogów określonych 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, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, są dalej przetwarzane w tej bazie dla celów prowadzenia tej bazy.

**Art. 5.** Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących wydawania dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wydawania żeglarskich książeczek pracy i wydawania dzienników pokładowych stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 6.** 1. Dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, żeglarskie książeczki pracy oraz dzienniki pokładowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność do czasu ich wymiany, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r. Za wymianę dokumentów pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą przewidzianych dla wydania stosownego dokumentu.

2. Do dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, w okresie ich ważności stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Osoby, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu na patent lub świadectwo, o którym mowa w art. 36 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą do dnia 19 stycznia 2032 r. uzyskać patent lub świadectwo, którego dotyczył ten egzamin, na zasadach dotychczasowych.

4. W razie utraty lub zniszczenia dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wydanego na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie, w jakim zachowują ważność zgodnie z ust. 1, stosuje

się odpowiednio przepisy dotyczące utraty lub zniszczenia dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

5. W razie utraty, zniszczenia lub braku miejsc do dokonywania wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub dzienniku pokładowym wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie, w jakim zachowują ważność zgodnie z ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 39 ust. 5–9 lub art. 39c ust. 2–4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 7.** 1. Dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają, na wniosek zainteresowanego, wymianie na następujące dokumenty kwalifikacyjne:

- 1) patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej klasy A – na unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej oraz szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi na wodach morskich;
- 2) patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej klasy B – na unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 3) patent żeglarski mechanika statkowego żeglugi śródlądowej – na patent żeglarski mechanika statkowego żeglugi śródlądowej;
- 4) patent żeglarski sternotorzysty żeglugi śródlądowej – na patent żeglarski sternotorzysty żeglugi śródlądowej;
- 5) patent żeglarski szypra żeglugi śródlądowej – na unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 6) patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej – na patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej;
- 7) świadectwo sternika żeglugi śródlądowej – na unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 8) świadectwo bosmana żeglugi śródlądowej – na:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej albo
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaze, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą przynajmniej 1080 dni, w tym przynajmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;
- 9) świadectwo starszego marynarza żeglugi śródlądowej – na:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,

- b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo
  - c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;
- 10) świadectwo marynarza żeglugi śródlądowej – na:
- a) unijne świadectwo młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 540 dni, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,
  - c) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo
  - d) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;
- 11) świadectwo marynarza motorzysty żeglugi śródlądowej – na świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej oraz:
- a) unijne świadectwo młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 540 dni, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,
  - c) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo

d) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;

12) świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej – na świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej.

2. W przypadku osób, które posiadają świadectwo ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej albo dyplom ukończenia studiów na kierunku związanym z kształceniem w zakresie żeglugi śródlądowej, okresy wymaganej praktyki pływania, o których mowa w ust. 1 pkt 8–11, skraca się o okres 360 dni, z tym że w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 10 lit. b i pkt 11 lit. b, okres wymaganej praktyki pływania skraca się do 180 dni i nie jest wymagana praktyka pływania w żegludze śródlądowej.

3. Wymieniając patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, o którym mowa odpowiednio w ust. 1 pkt 1 lub 2, w przypadku osoby posiadającej:

- 1) uprawnienia do kierowania statkiem pasażerskim – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje tej osobie jednocześnie unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej;
- 2) uprawnienia do kierowania statkiem I kategorii – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje tej osobie jednocześnie szczególne zezwolenie dla kapitana na prowadzenie dużego konwoju;
- 3) świadectwo obserwatora radarowego żeglugi śródlądowej – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje tej osobie jednocześnie szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi z pomocą radaru.

4. Wymiany dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, dokonują dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, którzy wydali dotychczasowe dokumenty.

5. Do wniosku o wymianę dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, należy załączyć:

- 1) aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach 3,5 x 4,5 cm – w przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2,
- 2) dotychczasowy dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w ust. 1,
- 3) wyciąg pływania potwierdzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, będący wyciągiem z zatwierdzonych wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub w dokumencie

będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz śródlądowe drogi wodne, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku gdy zgodnie z ust. 1 przewidziano wymóg odbycia takiej praktyki pływania,

- 4) wyciąg pływania będący wyciągiem z dokumentu potwierdzającego praktykę pływania na wodach morskich potwierdzony przez właściwy organ – w przypadku gdy zgodnie z ust. 1 przewidziano wymóg odbycia takiej praktyki pływania,
- 5) kopię świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, potwierdzającego stan zdrowia wymagany do pracy na statkach żeglugi śródlądowej na określonym stanowisku,
- 6) dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy a w przypadku osób, które nie posiadają takiego dokumentu, wniosek o wydanie dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, o którym mowa w art. 39 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą – w przypadku dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 3–12

– oraz przedłożyć do wglądu dokument tożsamości.

6. Wydając nowy dokument kwalifikacyjny w trybie, o którym mowa w ust. 1, właściwy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej unieważnia dotychczasowy dokument kwalifikacyjny przez odcięcie lewego rogu tego dokumentu i zwraca dokument jego posiadaczowi.

**Art. 8.** Uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków wydane przez właściwe organy innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich Unii Europejskiej albo państw trzecich – uznawane na podstawie art. 35 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r.

**Art. 9.** 1. Komisje egzaminacyjne, o których mowa w art. 36 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stają się odpowiednio komisjami egzaminacyjnymi, o których mowa w art. 36c ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Przewodniczący i zastępcy przewodniczącego komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 36 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stają się

przewodniczącym i zastępcą przewodniczącego komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 36c ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Lista egzaminatorów prowadzona przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, staje się listą egzaminatorów, o której mowa w art. 36d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 10.** 1. Członek załogi statku, posiadający dokument kwalifikacyjny określony w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, jest obowiązany posiadać przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu ważne świadectwo zdrowia członka załogi statku stosowne do zajmowanego stanowiska.

2. Świadectwo zdrowia członka załogi statku żeglugi śródlądowej określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowuje ważność przez okres na jaki zostało wydane.

**Art. 11.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 21 ust. 3 pkt 1 i art. 46 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 21 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i art. 46 ustawy zmienianej w art. 1 i mogą być w tym czasie zmieniane na podstawie tych przepisów.

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

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwany dalej „projektem ustawy”, stanowi implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53 oraz Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy 2017/2397 upłynął w dniu 17 stycznia 2022 r.

Wskazana dyrektywa 2017/2397 jest uzupełniona i wykonywana przez:

- 1) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2020 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).

W celu implementacji dyrektywy 2017/2397 jest konieczna zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 i 2642), zwanej dalej „ustawą

o żegludze”, oraz rozporządzenia, które zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686 oraz z 2018 r. poz. 576) w zakresie, który nie będzie stanowił materii ustawowej

Jednocześnie następujące akty wykonawcze:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 69),
- 2) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1949),
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 651)

utracą moc obowiązywania, a ich wydanie nie będzie potrzebne m.in. ze względu na fakt:

- uregulowania wzorów obowiązujących dokumentów oraz sposobu ich prowadzenia w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, które stosuje się bezpośrednio,
- zastosowania w projekcie ustawy odesłań dynamicznych do przepisów dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia – w zakresie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej,
- przeniesienia pozostałych przepisów do projektu ustawy.

Niniejszy projekt ustawy przewiduje w szczególności:

- 1) wprowadzenie jednolitych wymogów dla uzyskiwania unijnych świadectw kwalifikacji członka załogi i unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji;
- 2) zapewnienie odpowiednich procedur wydawania i przedłużania ważności dokumentów członków załóg statków;
- 3) nowelizację przepisów dotyczących uznawania kwalifikacji wydawanych przez inne państwa;
- 4) określenie ram funkcjonowania komisji egzaminacyjnych i sposobu przeprowadzania egzaminów;
- 5) określenie procedur zawieszania i cofania kwalifikacji;
- 6) zapewnienie stosowania jednolitych wzorów dokumentów;
- 7) określenie procedur zatwierdzania programów szkoleń w celu uznawania dyplomów i świadectw wydawanych przez jednostki edukacyjne (szkoły, uczelnie);
- 8) zapewnienie procedury zatwierdzania symulatorów, na których będą mogły się odbywać egzaminy;
- 9) zharmonizowanie przepisów dotyczących wydawania żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, tj. dokumentów, które stanowią podstawę m.in. do uznawania praktyki pływania niezbędnej do nabywania kwalifikacji;
- 10) zmianę przepisów dotyczących stanu zdrowia członków załogi statków;
- 11) zapewnienie funkcjonowania bazy danych, która będzie kompatybilna z europejską bazą danych;
- 12) zapewnienie przepisów przejściowych pozwalających na dalsze wykorzystywanie dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych oraz zasad ich wymiany na unijne świadectwa kwalifikacji.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2017/2397 jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoliconego systemu kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej. Ujednolicenie to wpłynie nie tylko na zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, ale również pozwoli na uznawanie ważności wydawanych na ich podstawie dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, we wszystkich krajach objętych dyrektywą 2017/2397.

## Szczegółowe omówienie zmian przewidzianych w niniejszej ustawie

W **art. 1 pkt 1 i 2** projektu ustawy (**zmiana w odnośnikach do ustawy o żegludze**) aktualizuje się odnośniki do ustawy o żegludze w zakresie uchylecia odesłań do uchylonych dyrektyw oraz uwzględnienia implementowanej dyrektywy 2017/2397 i akty, które uzupełniają i wykonują niniejszą dyrektywę.

W **art. 1 pkt 3** projektu ustawy zawężono zakres stosowania ustawy na wodach śródlądowych innych niż śródlądowe drogi wodne przez wyłączenie ze stosowania większości przepisów ustawy względem statków na innych wodach śródlądowych niż śródlądowe drogi wodne, kierowanych przez osoby, które ukończyły 18 lat, o długości kadłuba nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 10 kW, wykorzystywanych do celów niezwiązanych z uprawianiem sportu lub rekreacji lub przewozem osób. Wyłączenie to obejmuje wyłącznie niewielkie i o małej mocy silnika statki, które są wykorzystywane do prac, często okazjonalnie i wyłącznie na wodach innych niż śródlądowe drogi wodne. Podkreślenia wymaga, że takie statki, ale przeznaczone do uprawiania sportu i rekreacji, można prowadzić nawet na śródlądowych drogach wodnych bez konieczności posiadania uprawnień. Do statków, które skorzystają z tego zwolnienia będą należeć w szczególności jednostki służb państwowych wykorzystywane do celów badawczych, dokonywania pomiarów, ale również łodzie wykorzystywane przez właścicieli ośrodków turystycznych itp., które korzystają z łodzi na potrzeby wystawienia oznakowania kąpieliska, zebrania śmieci z akwenu itp., a którzy to w obecnym systemie prawnym powinni m.in. posiadać uprawnienia zawodowe. Wyłączenie to nie obejmuje stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, wyposażenia, sygnalizacji i łączności, tj. w szczególności przepisów wydanych na podstawie art. 46 ustawy o żegludze regulujących zasady ruchu i postoju statków, sygnalizację i łączność, oraz przepisów wydanych na podstawie art. 34j ust. 5 tej ustawy, które regulują m.in. wymagania w zakresie wyposażenia statków. Dzięki temu wyłączenie to nie będzie miało negatywnego wpływu na bezpieczeństwo żeglugi, a pozwoli znacząco ułatwić legalne korzystanie z tego rodzaju jednostek poza śródlądowymi drogami wodnymi. Należy przy tym wskazać, że zgodnie z art. 2 dyrektywy 2017/2397 tego rodzaju statki są wyłączone z zakresu stosowania tej dyrektywy, a tym samym osoby z nich korzystające powinny zostać również wyłączone m.in. z obowiązku posiadania dokumentów kwalifikacyjnych w przepisach krajowych.

**Art. 1 pkt 4** projektu ustawy stanowi wdrożenie art. 4 ust. 3 dyrektywy 2017/2397. Artykuł ten zawiera ogólną normę nakładającą obowiązek posiadania unijnych świadectw kwalifikacji przez członków załóg statków morskich uprawiających żeglugę na śródlądowych drogach wodnych, a także wyłączenia w zakresie tego obowiązku, które obejmują członków załogi pokładowej statku, innych niż kapitanowie oraz pozostałe osoby uczestniczące w eksploatacji statku, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.

Zgodnie z art. 35 ust. 1 statek musi posiadać odpowiedni skład załogi. Dla statków o określonej wielkości lub określonym przeznaczeniu, członkowie załogi muszą posiadać unijne świadectwa kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2. Szczegółowo statki te zostaną określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków, które zostanie wydane na podstawie art. 37 niniejszego projektu ustawy. Jako że część członków załóg statków morskich, niepodlegająca wyłączeniu, będzie zobowiązana do posiadania unijnych świadectw kwalifikacji jest zasadnym również objęcie zakresem stosowania do nich ustawy w zakresie obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy, o którym mowa w art. 36 ust.1, w której to wpisuje się fakt posiadania kwalifikacji.

W **art. 1 pkt 5** wprowadzono definicje nowych pojęć, które pojawiają się w projektowanej ustawie po raz pierwszy, a które to w przypadku braku definicji ustawowych mogłyby być niewłaściwie rozumiane.

W **art. 1 pkt 6** projektu ustawy uzupełnia się katalog kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej o kompetencję w zakresie zatwierdzania i kontroli symulatorów, na których mają się odbywać egzaminy. Zmiana ta ma charakter wynikowy w związku ze zmianami wprowadzanymi w dalszej części projektu.

W **art. 1 pkt 7** projektu ustawy nowelizuje się przepisy dotyczące Polskiej Bazy Danych Statków, tak aby gromadzone w niej dane uwzględniały informacje dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które:

- 1) zostały wydane;
- 2) mają przedłużoną ważność;
- 3) zostały zawieszane lub cofnięte;
- 4) zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone;
- 5) wygasły;
- 6) dotyczą zasad postępowania z tymi danymi, w tym w szczególności celu ich przetwarzania i okresu przechowywania.

Przepis ten stanowi implementację postanowień dyrektywy 2017/2397.

Mając na względzie zasadę ograniczenia przechowywania danych osobowych, wynikającą z art. 5 ust. 1 lit. e rozporządzenia 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 (RODO), a także brzmienie dyrektywy 2017/2397, określono, że dane osobowe, o których mowa powyżej, przechowuje się przez okres, w którym jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z dyrektywą 2017/2397, nie dłużej jednak niż 100 lat. Podkreślenia wymaga fakt, że dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, jako administratorzy powyższych danych, nie mają narzędzi, w tym w szczególności dostępu do baz danych (np. baza PESEL), które pozwoliłyby dokonać przeglądu, czy przechowywane dane są dalej niezbędne i tylko w nielicznych przypadkach będą posiadać wiedzę, że takie dane nie są już niezbędne i powinny zostać niezwłocznie usunięte. Dlatego też wprowadzono maksymalny okres przechowywania takich danych, po upływie którego dane będą musiały zostać usunięte. Okres ten określono na 100 lat, mając na względzie fakt, że dane osobowe są przechowywane w związku z uzyskaniem praw nabytych, które podlegają szczególnej ochronie, a także biorąc pod uwagę długość życia człowieka. Okres ten zapewni, że mimo braku narzędzi do dokonania przeglądu dane te zostaną usunięte, a jednocześnie zapewnią, że osoba, która uzyskała dokument kwalifikacyjny, w każdym momencie będzie mogła uzyskać przedłużenie jego ważności czy też jego wtórnik. Nie jest przypadkiem odosobnionym, że osoby po 20–50 latach przerwy w żegludze śródlądowej wracają do tego zawodu, a osoby w wieku 80 lat i więcej zajmują stanowisko kapitana żeglugi

śródlądowej. Tym samym określenie krótszego okresu przechowywania tych danych mogłoby skutkować utratą praw nabytych.

W celu ochrony danych osobowych określono również, że opracowywanie przez organy administracji żeglugi śródlądowej statystyk dotyczących w szczególności ilości wydawanych lub przedłużanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także ważności tych dokumentów może się odbywać po anonimizacji.

W **art. 1 pkt 8** projektu ustawy dokonuje się zmiany nieaktualnego pojęcia „szkoły średniej” na obecnie używane pojęcie „szkoły ponadpodstawowej”. Zmiana ta zapewnia zgodność z systemem oświaty, a także spójność terminologii wykorzystywanej w innych przepisach ustawy.

W **art. 1 pkt 9** projektu ustawy uchyla się upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej. Uchylenie to jest konsekwencją wprowadzania kompleksowych regulacji dotyczących dziennika pokładowego (art. 1 pkt 15 niniejszego projektu ustawy) w ustawie o żegludze, a także z faktu, że jego wzór i sposób prowadzenia został określony w rozporządzeniu wykonawczym Komisji, które stosuje się bezpośrednio.

W **art. 1 pkt 10** projektu ustawy nowelizuje się brzmienie art. 35 ustawy o żegludze, tak aby uwzględniał wszystkie kwalifikacje przewidziane w dyrektywie 2017/2397. Dodatkowo, w ust. 3, określono, zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2017/2397, jakie dokumenty kwalifikacyjne wydane przez właściwe organy innych państw będą uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Uznanie to będzie z mocy prawa i nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek postępowania. Jednym z rodzajów uznawanych dokumentów będą stanowić dokumenty wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397. Rozporządzenie to jest wydane przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie na podstawie art. 17 konwencji w sprawie żeglugi na Renie podpisanej w Mannheim dnia 17 października 1868 r., zmienionej Konwencją zmieniającą poprawioną Konwencję w sprawie żeglugi na Renie, podpisaną w Strasburgu dnia 20 listopada 1963 r., która weszła w życie w dniu 14 kwietnia 1967 r. Centralna Komisja Żeglugi na Renie przyjmie w drodze procedury pisemnej rezolucję

zmieniającą rozporządzenie w sprawie załóg statków na Renie w celu uwzględnienia przepisów dyrektywy 2017/2397, tak aby świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowy wydane zgodnie z tym rozporządzeniem były ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, tym samym określi wymogi identyczne z wymogami tej dyrektywy. Zmiana ta została poprzedzona decyzją Rady (UE) 2022/1912 z dnia 29 września 2022 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Centralnej Komisji Żeglugi na Renie w odniesieniu do przyjęcia zmienionego rozporządzenia w sprawie załóg statków na Renie. Stanowisko to polegało na wyrażeniu zgody na przyjęcie nowej wersji rozporządzenia w sprawie załóg statków na Renie zawierającej wymogi identyczne z wymogami dyrektywy (UE) 2017/2397.

W celu wyeliminowania wątpliwości i zapewnienia weryfikacji realizacji obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacyjnego jednoznacznie określono, że członek załogi statku jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokument kwalifikacyjny wymagany odpowiednio do zajmowanego stanowiska.

**W art. 1 pkt 11 projektu ustawy:**

– w zakresie dodawanego art. 35a zdefiniowano pojęcie praktyki pływania na potrzeby uzyskiwania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Pojęcie to w przypadku uzyskiwania kwalifikacji przewidzianych w dyrektywie ogranicza się wyłącznie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, ale również na odcinkach położonych poza tym terytorium, natomiast w przypadku pozostałych kwalifikacji obejmuje wszystkie wody śródlądowe. Różnica ta wynika z wymagań zawartych w dyrektywie.

– w zakresie dodawanego art. 35b i art. 35c uregulowano kwestie, które dotychczas były uregulowane w akcie wykonawczym, wydawanym na podstawie art. 37 ustawy o żegludze, a które to ze względu na kształtowanie praw i obowiązków stanowią materię ustawową. Dlatego też w dodawanych przepisach określono m.in.:

- wykaz wszystkich dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej, wydawanych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, który obejmuje:

- 1) na poziomie podstawowym:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;
- 2) na poziomie operacyjnym:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
  - c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 3) na poziomie zarządzania:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej,
  - b) szczególne zezwolenie dla kapitana na:
    - uprawianie żeglugi na wodach morskich,
    - uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
    - prowadzenie dużego konwoju;
- 4) dokumenty do wykonywania szczególnych operacji:
  - a) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej,
  - b) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;
- 5) patent żeglarski:
  - a) przewoźnika żeglugi śródlądowej,
  - b) młodszego sterniczysty żeglugi śródlądowej,
  - c) sterniczysty żeglugi śródlądowej.

Na wykaz ten szczególny wpływ miała dyrektywa 2017/2397, która przewiduje wydawanie konkretnych dokumentów kwalifikacyjnych. Obejmuje on również dotychczasowe dokumenty krajowe, uzupełniające system kwalifikacji zawodowych w obszarach nieobjętych dyrektywą kwalifikacyjną. Nowym dokumentem krajowym, tj. dotychczas nieprzewidzianym w przepisach, jest patent żeglarski młodszego sterniczysty żeglugi śródlądowej. Dokument ten został wprowadzony z myślą o osobach kierujących niewielkimi jednostkami pływającymi,

które np. w przypadku tych samych jednostek, ale użytkowanych w celach sportowo-rekreacyjnych, nie musiałyby posiadać dokumentu kwalifikacyjnego lub też posiadać podstawowy dokument, którego uzyskanie zajmuje kilka dni. Uzyskanie patentu żeglarskiego młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej jest zdecydowanie szybsze od uzyskania dotychczasowego patentu żeglarskiego sternotorzysty, wiąże się jednak z ograniczeniami w zakresie parametrów statków, do prowadzenia których będzie upoważniał.

- szczegółowe wymagania niezbędne do uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej. Wymagania te, w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji, wynikają bezpośrednio z przepisów dyrektywy 2017/2397 i podobnie jak w przypadku wymagań krajowych opierają się w szczególności na posiadanej wiedzy i doświadczeniu (praktyce pływania) oraz wynikających z tych dokumentów uprawnień. Uwzględniają przy tym fakt, że znaczna część kwalifikacji jest zdobywana stopniowo, tym samym osoby podnoszące kwalifikacje potwierdziły już na wcześniejszym etapie fakt spełnienia części wymagań. Dla większości dokumentów ustalono kilka niezależnych wariantów wymagań, które pozwolą na uzyskanie stosownego dokumentu.
- szczegółowy zakres uprawnień wynikających z poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej. Zróżnicowany zakres uprawnień, a tym samym i poziom odpowiedzialności, wynika w szczególności z różnicy wymagań do uzyskania poszczególnych uprawnień i wiążącym się z tym poziomem wiedzy i doświadczenia.
- wykaz dokumentów kwalifikacyjnych w służbie maszynowej, wydawanych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, który obejmuje:
  - świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej,
  - patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.

Uprawnienia te nie są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2017/2397 i stanowią utrzymanie dotychczas stosowanego rozwiązania dla tego rodzaju służby.

- szczegółowe wymagania niezbędne do uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie mechanicznej. Wymagania te opierają się w szczególności na posiadanej wiedzy i doświadczeniu (praktyce pływania) oraz wynikających z tych

dokumentów uprawnień, uwzględniają przy tym rodzaj posiadanego wykształcenia oraz fakt posiadania uprawnień zawodowych w żegludze morskiej. W zakresie świadectwa motorzysty uwzględnia się fakt posiadania wykształcenia co najmniej zasadniczego zawodowego lub wykształcenia zasadniczego branżowego w zakresie: mechaniki, elektrotechniki lub budowy i eksploatacji maszyn – oznacza to, że osoby, które ukończyły szkołę lub uczelnię, prowadzące kształcenie w przedmiotowym zakresie będą mogły ubiegać się o ten dokument po odbyciu krótszej praktyki pływania niż osoby bez takiego wykształcenia.

- zakres uprawnień wynikających z posiadanych dokumentów w służbie mechanicznej. O ile świadectwo motorzysty posiada ograniczenia do samodzielnej obsługi urządzeń maszynowych o łącznej mocy maszyn do 300 kW, to patent mechanika jako osoby o większym doświadczeniu nie zawiera już ograniczeń i uposażania do pracy na każdym statku żeglugi śródlądowej.

– w zakresie dodawanego art. 35d określa się organ właściwy do wydania dokumentów kwalifikacyjnych, formę wydawania określonych dokumentów, okres ich ważności, uwzględniając postanowienia ww. dyrektywy 2017/2397, a także formę i przesłanki odmowy wydania lub przedłużenia dokumentu kwalifikacyjnego w celu zapewnienia sprawności postępowania i zapewnienia możliwości odwołania się od niekorzystnej decyzji. Określa się również elementy wniosku, a także załączniki, które należy załączyć do wniosku, których to celem jest potwierdzenie spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania wnioskowanego dokumentu. Do rozpatrywania wniosków, w tym również tych, które pozostaną bez rozpatrzenia, będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 i 2185), zwanej dalej „Kodeksem postępowania administracyjnego”..

– w zakresie dodawanego art. 35e reguluje się kwestie szczególnych zezwoleń dla kierowników statków posiadających unijne świadectwo kwalifikacji kapitana. Kapitan powinien posiadać takie szczególne zezwolenie, gdy:

- 1) uprawia żeglugę na wodach morskich;
- 2) uprawia żeglugę z pomocą radaru;
- 3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym;

4) prowadzi duży konwój, tj. zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7000 metrów kwadratowych.

Określa się również organ właściwy do wydania dokumentów kwalifikacyjnych, formę wydawania poszczególnych zezwoleń, okres ich ważności uwzględniając postanowienia dyrektywy 2017/2397, a także formę i przesłanki odmowy wydania lub przedłużenia dokumentu kwalifikacyjnego w celu zapewnienia sprawności postępowania i zapewnienia możliwości odwołania się od niekorzystnej decyzji.

Dodatkowo, na potrzeby stosowania przepisu w zakresie żeglugi na wodach morskich zdefiniowano, że za wody morskie uznaje się śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 29 ust. 3, znajdujące się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, poza granicami wód śródlądowych, o których mowa w art. 2 ust. 2. Wody te stanowią akweny administrowane przez dyrektorów urzędów morskich, na których obowiązują zasady i oznakowanie przewidziane dla żeglugi morskiej.

**W art. 1 pkt 12** projektu ustawy nowelizuje się brzmienie art. 36 ustawy o żegludze, tak aby określał on również podstawowe warunki do uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, w tym szczególnych zezwoleń dla kapitanów, przewidzianych w dyrektywie 2017/2397. Warunki te mają na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu wiedzy i doświadczenia wpływającego na bezpieczeństwo żeglugi i opierają się w stosownych przypadkach na wieku, praktyce pływania, stanie zdrowia i zdaniem egzaminie.

**W art. 1 pkt 13** projektu ustawy:

– **w zakresie dodawanego art. 36a** określono podstawę do przedłużenia dokumentów kwalifikacyjnych. Dla większości z tych dokumentów podstawą będzie dokument potwierdzający odpowiedni stan zdrowia. Rozwiązanie to zostało określone w dyrektywie 2017/2397 i zapewni odpowiedni poziom bezpieczeństwa, jednocześnie nie będzie nadmiernie uciążliwe dla osoby ubiegającej się o przedłużenie ważności dokumentu. Zapewniono również uwzględnienie w przedłużanym dokumencie kwalifikacyjnym kapitana nabytych wcześniej szczególnych zezwoleń. Określono również, na podstawie postanowień dyrektywy 2017/2397, warunki przedłużania ważności unijnego świadectwo kwalifikacji ekspert.

– w zakresie dodawanego art. 36b określono, że świadectwo zdrowia będzie mogło być wystawiane wyłącznie przez lekarza posiadającego prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240). Takie rozwiązanie pozwoli na właściwą ocenę stanu zdrowia członka załogi statku. Określono również, zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2017/2397, że do oceny stanu zdrowia stosuje się standardy stanu zdrowia określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397, tj. dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15). Przepisy te zawierają szczegółowe kryteria stanu zdrowia dotyczące schorzeń, na podstawie których lekarz będzie miał możliwość dokonania oceny stanu zdrowia. Zawierają one również wykaz środków łagodzących i ograniczeń, które lekarz będzie mógł nałożyć w przypadku, gdy stan zdrowia nie będzie w pełni odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, a które to obejmują:

- wymóg korzystania ze środków korekcji wzroku,
- wymóg korzystania z aparatów słuchowych,
- wymóg korzystania z protez kończyn,
- zakaz samodzielnego pełnienia wachty w sterówce,
- dopuszczenie do pracy na statku wyłącznie w porze dziennej,
- zakaz pełnienia obowiązków nawigacyjnych,
- ograniczenie do konkretnej jednostki pływającej, do konkretnego obszaru lub do konkretnego zadania.

Określono również maksymalny okres ważności świadectwa zdrowia uzależniony od wieku członka załogi, a także zapewniono armatorowi, kierownikowi statku oraz dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej możliwość skierowania na badania lekarskie członka załogi, który posiada ważne świadectwo zdrowia, w stosunku do którego występują podejrzenia, że może już nie

spełniać wymagań zdrowotnych. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Mając na względzie władczy charakter normy, przewidziano, że skierowanie na badania przez organ publiczny może się odbywać wyłącznie na podstawie decyzji. W przypadku armatora statku lub kierownika statku, jako przełożonych kierowanego na badania, wystarczającym będzie samo skierowanie. Zapewnienie możliwości wszystkim z wyżej wymienionych podmiotów kierowania na badania doraźne członka załogi, który potencjalnie przestał spełniać wymagania w zakresie stanu zdrowia, stanowi wdrożenie przepisów dyrektywy 2017/2397 i pozwala uregulować tę kwestię w sposób komplementarny, zwłaszcza że należy się spodziewać, że będą sytuacje, o których nie będzie posiadał wiedzy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, natomiast będą one znane kierownikowi/armatorowi statku, dlatego zapewnienie również im możliwości skierowania na badania jest tak istotne.

W przedmiotowym przepisie, w celu zapewnienia kompletności norm, określono również:

- 1) zakres danych zawartych w skierowaniu wydanym przez armatora oraz informacji, jakie powinny być zawarte w świadectwie zdrowia;
- 2) kwestię kosztów przeprowadzenia badania lekarskiego w celu wydania świadectwa zdrowia;
- 3) w jaki sposób będzie wydawane świadectwo zdrowia – dokument papierowy;
- 4) uznawanie świadectw zdrowia wydanych w innym państwie – uznanie to będzie z mocy prawa i nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek postępowania;
- 5) zasady odwołania się od wydanego świadectwa zdrowia;
- 6) obowiązki osoby, której wydano świadectwo zdrowia, w zakresie jego udostępniania odpowiednim podmiotom.

– w **zakresie dodawanego art. 36c–36e** wskazano podmioty, które będą przeprowadzać egzaminy na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne, a także przypisano im zakres egzaminów, które będą mogły przeprowadzać odpowiednie komisje egzaminacyjne. Centralna komisja egzaminacyjna i terenowe komisje egzaminacyjne działają już od dawna na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686 oraz z 2018 r. poz. 576), niemniej w przedmiotowej ustawie, mając na względzie ustawy

charakter przedmiotowej materii, określono między innymi tryb powoływania przewodniczących komisji egzaminacyjnych, sekretarza i egzaminatorów.

Upoważniono również ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do prowadzenia listy egzaminatorów, określono tryb dokonywania wpisów na tę listę i wymogi stawiane kandydatom na egzaminatorów. Istotną rolę w tym procesie przypisano dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej, którzy będą przyjmować wnioski o wpis na listę egzaminatorów i przekazywać je ministrowi wraz z przygotowaną opinią. Taka regulacja ułatwi proces kandydatom i pozwoli na dokonanie wstępnej oceny spełnienia wymagań przez organ, który może posiadać największą wiedzę o kandydacie.

Rozpatrywanie wniosków o wpis na listę egzaminatorów, a także wykreślanie z listy, będą prowadzone w trybie przewidzianym w Kodeksie postępowania administracyjnego. W przypadkach przewidzianych w Kodeksie postępowania administracyjnego wnioski nie spełniające wymagań formalnych będą pozostawiane bez rozpatrzenia, po ówczesnym wezwaniu do uzupełnienia braków.

Mając na względzie fakt, że osoby umieszczone na liście pełnią zadania o charakterze publicznym, wzorem Centralnej Morskiej Komisji przesądzono, że lista będzie jawna i publikowana na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw żeglugi. Wskazano przy tym katalog danych umieszczanych na liście.

Określono również przesłanki do wykreślenia egzaminatora z listy, a także okres przechowywania danych osobowych egzaminatora. Okres ten ustalono na 5 lat i ma on na celu zapewnienie weryfikowalności, że osoby, które zdały u takiego egzaminatora egzamin przed jego wykreśleniem z listy, były egzaminowane przez osobę upoważnioną i mogą uzyskać dokument kwalifikacyjny.

Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej będzie skreślał egzaminatora z listy egzaminatorów na wniosek egzaminatora, w przypadku śmierci egzaminatora, a także w drodze decyzji, w przypadku gdy egzaminator przestał spełniać wymagania stanowiące podstawę do jego wpisania lub gdy dopuścił się rażącego naruszenia obowiązków związanych z pełnioną przez niego funkcją, wynikających ze szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu

i sposobu działania komisji egzaminacyjnych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 pkt 8. Za rażące naruszenie obowiązków stanowiących podstawę wykreślenia z listy egzaminatorów należy w szczególności uznać przeprowadzanie egzaminu z pominięciem wymagań egzaminacyjnych, udzielanie niedozwolonej pomocy osobie egzaminowanej czy też egzaminowanie osoby, z którą egzaminator pozostaje w stosunkach prawnych, o których mowa w art. 24 Kodeksu postępowania administracyjnego, lub wobec której z innych przyczyn występuje konflikt interesu, przy czym za taki konflikt interesu należy przykładowo uznać egzaminowanie osoby, u której egzaminator jest zatrudniony czy też wykonuje czynności zarobkowe na jego rzecz.

Dodatkowo uregulowano kwestie związane z finansowaniem funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, składu komisji egzaminacyjnych, wymagań egzaminacyjnych oraz trybu wnioskowania o dopuszczenie do egzaminu.

Nowym rozwiązaniem, wynikającym bezpośrednio z dyrektywy 2017/2397, jest dopuszczenie jednostek edukacyjnych do przeprowadzenia egzaminów w ramach prowadzonych przez nie zatwierdzonych programów szkoleń. Jednostki edukacyjne, które w celu zatwierdzenia programu szkolenia muszą spełniać szereg wymagań i dają gwarancję należytego przeprowadzenia egzaminu, a dla uczestnika szkolenia takie rozwiązanie stanowi realne ułatwienie.

Określono również przesłanki stanowiące podstawę do niedopuszczenia do egzaminu. Jedną z nich jest znajdowanie się przez osobę w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub odmowa poddania się badaniu pod tym kątem. Taki przepis jest szczególnie istotny ze względu na fakt, że egzamin na większość dokumentów kwalifikacyjnych obejmuje część praktyczną. Zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba znajdująca się w stanie po użyciu alkoholu nie może wykonywać jakichkolwiek czynności na statku, a prowadzenie statku w takim stanie stanowi odpowiednio wykroczenie lub przestępstwo. Mając na względzie fakt, że przewodniczący komisji nie jest uprawniony do dokonywania badań osób w przedmiotowym zakresie, określono, że w przypadku podejrzenia, że osoba znajduje się w stanie po użyciu alkoholu, przewodniczący będzie wzywał organ upoważniony – Policję, która po dokonaniu badania, będzie informować przewodniczącego o jego wyniku. Przedmiotowe badanie powinno odbywać się, o ile jest to możliwe, na miejscu

ze względu na określony czas trwania egzaminu. Dostęp do informacji o wyniku dla przewodniczącego jest niezbędny dla podjęcia decyzji o dopuszczeniu do egzaminu badanej osoby. W przepisie tym uregulowano również sposób przeprowadzania takich badań oraz wykaz substancji działających podobnie do alkoholu. Dodatkowo uregulowano kwestie opłat za egzamin w przypadku osób, które nie przystąpiły do egzaminu z powodu podejrzenia, że znajdują się one w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub odmówią poddania się badaniu pod tym kątem.

Celem przedmiotowych przepisów jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, profesjonalnego i rzetelnego przeprowadzania egzaminów na potrzeby uzyskiwania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych oraz dostosowanie istniejącego systemu egzaminów do wymogów dyrektywy 2017/2397.

– w **zakresie dodawanego art. 36f** zapewniono obowiązek informacyjny względem dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o wszelkich zmianach wymagających dokonanie zmian w dokumencie kwalifikacyjnym oraz o fakcie utraty lub zniszczenia dokumentu kwalifikacyjnego. Określono również tryb dokonywania zmian i wydawania dokumentu kwalifikacyjnego w przypadku zaistnienia ww. dokumentów. Regulacja ta ma na celu zapewnienie aktualnych danych dotyczących posiadacza dokumentu kwalifikacyjnego oraz uniknięcia sytuacji, w której członek załogi posiadałby dwa jednakowe dokumenty kwalifikacyjne,

– w **zakresie dodawanego art. 36g** zapewniono dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej kompetencje w zakresie cofania lub zawieszania uprawnień osobom, które przestały spełniać wymogi do ich posiadania, a także ze względów bezpieczeństwa żeglugi i porządku publicznego. Regulacja ta jest związana m.in. z obecnie obowiązującym art. 56, który upoważnia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej do okresowego zawieszenia uprawnień lub ich cofnięcia, w przypadku gdy ich posiadacz spowoduje wypadek żeglugowy lub też mimo udzielonego ostrzeżenia w dalszym ciągu narusza przepisy żeglugowe. Innym przykładem względów bezpieczeństwa i porządku może być stwierdzenie, że osoba kieruje statkiem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. W przypadku takiej osoby, która stanowi zagrożenie dla ruchu żeglugowego i innych

uczestników, jest zasadnym wydanie decyzji zawieszającej uprawnienia bez konieczności oczekiwania na wyrok sądu, który dopiero będzie orzekał o zastosowaniu środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Decyzja o zawieszeniu uprawnień może zostać zastosowana w przypadku skierowania członka załogi na badania doraźne, o których mowa w art. 36b ust. 10, i obejmować okres do czasu uzyskania wyników badania, które potwierdzą spełnienie wymagań zdrowotnych i pozwolą na cofnięcie zawieszenia lub też potwierdzą brak spełnienia wymagań zdrowotnych, co będzie stanowiło podstawę do wydania zawieszenia o cofnięciu uprawnień.

Przewidziano również postępowanie w ww. przypadkach w stosunku do osób, które posiadają unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego. Zgodnie z art. 14 dyrektywy 2017/2397 odpowiedzialność za weryfikację i ocenę faktu spełniania przesłanek do wydania świadectwa spoczywa na państwie, które wydało ten dokument kwalifikacyjny. Z tego też względu dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nie może samodzielnie cofnąć dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, a jedynie wystąpić do tego kraju z wnioskiem o podjęcie właściwych działań. O złożeniu takiego wniosku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej będzie zobowiązany zawiadomić Komisję Europejską. Do czasu rozpatrzenia ww. wniosku przez właściwy organ innego państwa dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej będzie upoważniony do wydania decyzji o zakazie zajmowania stanowiska członka załogi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wyznaczono również dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej jako organ właściwy do rozpatrzenia wniosku o zawieszenie dokumentu kwalifikacyjnego, złożonego przez inne państwo członkowskie. Przepisy te zapewnią realizację przepisów dyrektywy 2017/2397 i mają na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi,

– w zakresie dodawanego art. 36h nałożono na dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej obowiązek rejestrowania w bazie danych statków, a w stosownych przypadkach również w unijnej bazie danych prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397 informacji o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a także określono zakres tych informacji. Zapewniono również dostęp do danych i możliwość uzyskania kopii tych danych przez osoby, których dane osobowe

są przetwarzane. Przepis ten ma na celu zapewnienie aktualności ww. baz, a także realizację obowiązku informacyjnego w zakresie przetwarzania danych osobowych i stanowi realizację obowiązków nałożonych dyrektywą 2017/2397,

– w **zakresie dodawanych art. 36i oraz art. 36j** uregulowano kwestię uznawania jednostek edukacyjnych. Zgodnie z art. 19 dyrektywy 2017/2397 państwa członkowskie, na terytorium których szkolenia prowadzi odpowiednia instytucja edukacyjna lub szkoleniowa, mogą ustanowić programy szkoleń prowadzące do uzyskania stosownych dokumentów kwalifikacyjnych. Biorąc pod uwagę fakt, że na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działają uczelnie i szkoły ponadpodstawowe kształcące w specjalności żegluga śródlądowa, zasadnym jest, aby jednostkom tym umożliwić ubieganie się o uzyskanie uznania, które będzie potwierdzało, że jednostka ta prowadzi szkolenia zgodnie z zatwierdzonym programem. Rozwiązanie to jest oparte na rozwiązaniu obecnie stosowanym w kwalifikacjach morskich, gdzie jednostki edukacyjne mogą uzyskać uznanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwanej dalej „konwencją STCW”. Określono m.in. wymagania, jakie musi spełniać jednostka edukacyjna w celu uzyskania uznania oraz dokumenty, jakie należy załączyć do wniosku o uznanie, tryb wydawania uznania, a także nadzór ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, który pozwoli na zapewnienie odpowiedniego poziomu realizacji szkolenia prowadzonego przez te jednostki. Głównymi środkami realizacji nadzoru będzie uprawnienie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do:

- 1) żądania od jednostki edukacyjnej dokumentów związanych z prowadzonymi przez nią szkoleniami objętymi uznaniem lub kopii tych dokumentów oraz zapoznawania się z ich treścią, a także przekazania wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących działalności jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem. Uprawnienie to będzie mogło być realizowane zarówno za pośrednictwem polskiego operatora pocztowego, jak i w formie elektronicznej, a także bezpośrednio w siedzibie jednostki edukacyjnej. Analiza takich dokumentów pozwoli na monitoring procesu szkolenia i uzyskiwanie informacji o ewentualnych nieprawidłowościach w procesie szkolenia.

- 2) wydawania wytycznych wiążących jednostki edukacyjne w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem. Jednostka edukacyjna będzie obowiązana do stosowania się do takich wytycznych. Stanowią one będą narzędzie, które pozwoli na szybkie reagowanie w przypadku pojawienia się jakichkolwiek nieprawidłowości, bez konieczności chociażby oczekiwania na zakończenie kontroli i związanego z nią protokołu, który będzie zawierał w szczególności informacje o stanie faktycznym, w tym ewentualne wykazane nieprawidłowości, a także termin wyznaczony na ich usunięcie.
- 3) przeprowadzania kontroli jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem. Narzędzie to będzie wykorzystywane na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej, tj. będzie obejmować kontrolę spełnienia całości wymagań niezbędnych do uzyskania lub odnowienia uznania, tak aby uznanie to miało miejsce po potwierdzeniu spełnienia wymagań, a także w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem i będzie w szczególności obejmować obszar, w którym wystąpiło podejrzenie nieprawidłowości, niemniej będzie mogła obejmować również pozostałe obszary.

Określono również, że certyfikat uznania wydaje się na okres 5 lat oraz że może on zostać odnowiony, na wniosek jednostki edukacyjnej. Zarówno uznanie, jak i odnowienie uznania, poprzedza dokonanie kontroli jednostki edukacyjnej w zakresie zgodności prowadzonych przez nie szkoleń z przepisami ustawy oraz z wymaganiami dyrektywy 2017/2397. Kontrola może również zostać przeprowadzona w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem. Kontrole te są jednym z narzędzi do sprawowania nadzoru nad jednostkami edukacyjnymi i mają na celu zapewnienie prawidłowej realizacji programów objętych uznaniem zarówno na etapie samego uznania, jak i w trakcie realizacji programu szkolenia.

W celu zapewnienia rzetelnej oceny spełnienia wymagań przez jednostkę edukacyjną ubiegającą się o uznanie uregulowano, że ocena ta będzie dokonywana przez komisję powoływaną przez ministra właściwego do spraw żeglugi. Zapewniono jednocześnie, że do komisji będą mogli być powoływani eksperci zewnętrzni, posiadający odpowiednią wiedzę i doświadczenie. W celu zapewnienia gospodarnego i ekonomicznego wydatkowania środków na działalność komisji uregulowano również kwestię wynagradzania ekspertów zewnętrznych, a także zwrotu im kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

w związku z pracami tej komisji na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju. Przedmiotowe przepisy odnoszą się wyłącznie do ekspertów zewnętrznych, ponieważ w przypadku pracowników urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej sprawy te będą wchodziły w zakres obowiązków służbowych, tym samym zarówno wynagrodzenie, jak i kwestię kosztów podróży służbowych i noclegów regulują przepisy Kodeksu pracy.

Dodatkowo zapewniono ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej możliwość zawieszenia i cofania uznania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości stanowiących zagrożenie dla zakładanych efektów szkolenia, a także konsekwencje, z jakimi się wiąże wydanie decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu uznania. Konsekwencje te zostały ustalone w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć negatywne skutki takich decyzji względem uczestników takich szkoleń.

Wprowadzono również opłatę za uznanie lub odnowienie uznania jednostki edukacyjnej w wysokości 1000 zł. Taka wysokość nie powinna stanowić obciążenia dla jednostki edukacyjnej starającej się o uznanie, jednocześnie zapewnia częściowe pokrycie wydatków związanych z procesem uznania, w tym w szczególności wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z udziałem w pracach komisji, która dokonuje oceny wniosku i przeprowadza kontrolę.

Podkreślenia wymaga fakt, że osoby, które ukończą zatwierdzony program szkolenia realizowany przez właściwe podmioty na terenie któregośkolwiek z państw członkowskich zgodnie z dyrektywą 2017/2397, będą mogły w sposób łatwiejszy (m.in. skrócony okres wymaganej praktyki pływania) uzyskać stosowne dokumenty kwalifikacyjne. Dlatego też jest niezbędnym zapewnienie, aby cele szkoleniowe, realizacja szkolenia i osoby zaangażowane w jego realizację, a także ocena kompetencji nabytych przez uczestników szkolenia dawały pewność, że szkolenie to pozwala na uzyskanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności.

Dodatkowo obecnie szkoły prowadzące kształcenie dla uczniów lub słuchaczy kształcących się w zawodach dla żeglugi morskiej i śródlądowej, których proces kształcenia jest realizowany zgodnie z wymaganiami określonymi w konwencji STCW, korzystają z korzystniejszego podziału części oświatowej subwencji ogólnej dla jednostek samorządu terytorialnego zgodnie z aktem wykonawczym wydawanym corocznie na podstawie art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2267). Oznacza to, że obecnie szkoły prowadzące kształcenie w zawodach dla żeglugi śródlądowej w celu uzyskania korzystniejszego podziału subwencji muszą również realizować kształcenie zgodnie z wyżej wymienioną konwencją, która dotyczy żeglugi morskiej. Umożliwienie jednostkom edukacyjnym prowadzenia kształcenia zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2017/2397 pozwoli w przyszłości na dokonanie zmian w przedmiotowym rozporządzeniu, tak aby szkoły żeglugi śródlądowej, nie tracąc korzystniejszego podziału subwencji, kształciły zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla żeglugi śródlądowej, a nie jak dotychczas, zgodnie z wymaganiami dla żeglugi morskiej.

– w **zakresie dodawanego art. 36k** uregulowano kwestię zatwierdzania symulatorów służących do celów egzaminacyjnych. Zgodnie z art. 21 dyrektywy 2017/2397 symulatory, które mają być wykorzystywane do celów egzaminacyjnych, muszą zostać zatwierdzone po dokonaniu oceny spełnienia przez nie określonych standardów. Standardy te zostały szczegółowo, w sposób tabelaryczny, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 21 ust. 3 dyrektywy 2017/2397 – dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020 r., str. 15). Określono m.in. organ odpowiedzialny za dokonywanie oceny spełnienia wymagań przez symulator i tryb dokonywania tego zatwierdzenia. Mając na względzie potrzebę zapewnienia odpowiedniej wiedzy do oceny spełnienia tych wymagań, upoważniono dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej do korzystania w tym celu z usług ekspertów zewnętrznych oraz uwzględniania przedstawionych przez zarządcę symulatora ekspertyz. Unormowano przy tym zasady ponoszenia wydatków związanych z korzystaniem z usług ekspertów zewnętrznych. Zapewniono również możliwość przeprowadzania kontroli symulatora w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać wymagania, a także możliwość cofania lub zawieszania zatwierdzenia

wydanego dla symulatora, który przestał spełniać wymagania. Ma to na celu zapewnienie, że symulator będzie stale spełniał swoje wymagania, również m.in. w przypadku wprowadzenia zmian w zakresie tych wymagań, a egzaminy na nich przeprowadzane będą zgodne z wymaganiami dyrektywy 2017/2397.

Dodatkowo, zgodnie z wymaganiami ww. dyrektywy, nałożono obowiązek na zarządcę symulatora do określenia zasad, które zapewnią równy, niedyskryminacyjny dostęp do symulatora, w szczególności bez względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie, orientację seksualną.

– w **zakresie dodawanego art. 36l** uregulowano kwestię opłat pobieranych przez urzędy żeglugi śródlądowej za czynności związane z dokumentami kwalifikacyjnymi. Opłaty te będą określone, jak pozostałe opłaty wynikające ze zmienianej ustawy, w załączniku do tej ustawy. Przepis ten zastępuje dotychczasową regulację zawartą w art. 36 ust. 3 zmienianej ustawy, która ze względu na zakres wprowadzanych zmian wymaga uzupełnienia m.in. o opłatę za przedłużenie ważności dokumentów kwalifikacyjnych, rozszerzenia z patentów i świadectw na inne dokumenty kwalifikacyjne, które będą wydawane, a także przeniesienia do innej jednostki redakcyjnej.

W **art. 1 pkt 14** projektu ustawy znowelizowano dotychczasowe upoważnienie ustawowe zawarte w art. 37 ust. 1. Zmiana ta jest w szczególności zmianą wynikową wprowadzanych zmian w systemie kwalifikacji zawodowych, w tym w szczególności określenie w ustawie wymagań do uzyskiwania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, a także wynikających z nich uprawnień. Dodatkowo wzory dokumentów zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji, które stosuje się bezpośrednio, a znaczna ich część będzie wydawana nie jako osobny dokument, ale jako wpis do dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

Dodatkowo uchylono upoważnienie ustawowe zawarte w dotychczasowym art. 37 ust. 2 dotyczące określenia warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na

statkach żeglugi śródlądowej. Zmiana ta wynika z faktu, że w dodawanym art. 36b określono tryb uznawania osób za zdolne albo niezdolne do wykonywania określonej pracy na statkach żeglugi śródlądowej oraz wydawania świadectwa zdrowia, a także z faktu, że standardy stanu zdrowia (m.in. stany chorobowe uniemożliwiające wykonywanie pracy na statkach), stosowane na potrzeby dokonania oceny stanu zdrowia, zostały określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 3 dyrektywy 2017/2397, do których bezpośrednio odsyła dodawany art. 36b.

W ust. 3 przeniesiono do ustawy regulację obecnie zawartą w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37 ust. 1, który daje dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej uprawnienie do ustalania minimalnego składu załogi scalonych materiałów pływających oraz statków, dla których minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej nie określi minimalnego składu załogi w drodze rozporządzenia. Podkreślić należy, że nie jest możliwe określenie takiego składu załogi w rozporządzeniu dla każdego rodzaju statku, dlatego też jest niezbędne powierzenie tego zadania dyrektorom urzędów, którzy ustalając ten skład będą kierować się nie tylko rodzajem statku i systemem jego eksploatacji, ale również zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej dysponując m.in. uprawnieniem do przeprowadzania inspekcji statków będą mogli w sposób najbardziej dopasowany określić minimalny skład załogi dla takich statków.

Mając na względzie ilość wprowadzanych zmian w przedmiotowej jednostce redakcyjnej zmieniono brzmienie całego artykułu.

W **art. 1 pkt 15** projektu ustawy znowelizowano przepis dotyczący obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy. Zmiana ta wynika z faktu, że dyrektywa 2017/2397 przewiduje dwa rodzaje żeglarskich książeczek pracy:

- żeglarską książeczkę pracy – która będzie wydawana dla osoby posiadającej wyłącznie kwalifikacje kapitana żeglugi śródlądowej – w książeczce tej nie będzie miejsca na wpisy o posiadanych uprawnieniach, zaś samo unijne świadectwo kwalifikacji kapitana zgodnie z dyrektywą 2017/2397 wydaje się w formie papierowej,

- dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy
  - książeczka ta będzie wydawana dla wszystkich pozostałych członków załogi, gdyż to właśnie w niej będą zawarte wpisy dotyczące posiadanych uprawnień.

Dodatkowo określono, które żeglarskie książeczki pracy wydane przez organy innych państw członkowskich, będą uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek takiego uznawania wynika bezpośrednio z ww. dyrektywy 2017/2397. Uznanie to będzie z mocy prawa i nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek postępowania.

Uregulowano kwestie związane z wydawaniem i wymianą żeglarskich książeczek pracy, w tym również w sytuacji ich zniszczenia lub utraty. Określono także zakres danych podawanych we wniosku oraz wykaz dokumentów załączanych do wniosku o wymianę lub wydanie żeglarskiej książeczki pracy. Nałożono również na dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej obowiązek rejestrowania w bazie danych statków oraz w unijnej bazie danych, prowadzonej przez Komisję Europejską zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, informacji o wydanych, wymienionych lub utraconych żeglarskich książeczkach pracy oraz określono podstawowy zakres tych informacji. Obowiązek takiej rejestracji wynika z ww. dyrektywy 2017/2397

W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych i zapewnienia weryfikacji spełnienia obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy jednoznacznie wskazano, że członek załogi musi mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu żeglarską książeczkę pracy.

**W art. 1 pkt 16** projektu ustawy:

- w zakresie dodawanego **art. 39a** nałożono na kierownika statku obowiązek dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania. Wpisy te stanowią m.in. informację,

kto w danym momencie, jaką pełnił funkcję na statku, a także podstawę do uzyskiwania wyższych dokumentów kwalifikacyjnych. W celu zapewnienia rzetelności dokonywanych wpisów określono sposób dokonywania wpisów, w tym między innymi obowiązku dokonywania wpisów na podstawie dziennika pokładowego, który z chwilą dokonania pierwszego wpisu jest dokumentem urzędowym.

W celu wykorzystania wpisów w żeglarskiej książeczce pracy wpisy te muszą najpierw zostać zatwierdzone w okresie 15 miesięcy od daty wpisu, który ma zostać zatwierdzony. Okres ten, określony w dyrektywie 2017/2397, ma na celu m.in. umożliwić dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej rzetelne zweryfikowanie wpisów z zapisami w dzienniku pokładowym, który po zakończeniu będzie należało przechowywać właśnie przez ten 15-miesięczny okres. Przedmiotowy przepis, co do zasady, nie wprowadza nowych rozwiązań (dotychczas wpisy należało weryfikować co 12 miesięcy), ale stanowi w głównej mierze przeniesienie tej materii z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej do ustawy, ze względu na swój charakter. Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania wprowadzono opłatę w wysokości 25 zł.

– w zakresie dodawanych **art. 39b i art. 39c** uregulowano kwestie związane z dziennikiem pokładowym. Kwestie te, w sposób szczątkowy, regulował dotychczasowy art. 21 ust. 2, zaś całość zagadnienia regulowało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej.

Obecnie ustawa będzie nakładać nie tylko sam obowiązek prowadzenia dziennika pokładowego, ale również określać wyłączenia z obowiązku posiadania dziennika, które obejmą:

- statki bezzałogowe bez napędu mechanicznego,
- promy i łodzie przewozowe używane na wodach śródlądowych niebędących śródlądowymi drogami wodnymi,
- statki używane do połowu ryb na wodach śródlądowych niebędących śródlądowymi drogami wodnymi,
- statki używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Dla tego typu jednostek prowadzenie dziennika pokładowego nie jest zasadne, gdyż w większości przypadków taka praktyka pływania nie miałaby wpływu na możliwość podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Określono również tryb wydawania dziennika pokładowego i jego wymiany w razie zniszczenia lub braku miejsc na dokonywanie wpisów, a także organ właściwy w tych sprawach, odstępując jednocześnie od dotychczasowego określania właściwości miejscowej, ze względu na fakt, że dane dotyczące wydawanych dzienników będą wprowadzane do baz danych, do których będą mieli dostęp wszyscy dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej. Jednocześnie nałożono obowiązek wprowadzania tych danych do baz i określono ich podstawowy zakres. Wprowadzono również opłatę za wydanie i wymianę dziennika w wysokości 100 zł. Opłata ta będzie w szczególności pokrywać wydatki ponoszone przez urzędy żeglugi śródlądowej związane z koniecznością przygotowania i wytworzenia druku takiego dziennika pokładowego.

W celu wypełnienia obowiązków nakładanych dyrektywą 2017/2397 określono również, jakie dzienniki pokładowe będą uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Uznanie to będzie z mocy prawa i nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek postępowania.

– w zakresie dodawanego **art. 39d** przewiduje się nałożenie na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej obowiązku opracowania, realizacji oraz utrzymania efektywnego wewnętrznego systemu jakości, opartego na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, zapewniającego zgodność wykonywania zadań z przepisami ustawy w zakresie wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowania działających przy nich komisji egzaminacyjnych. Przepis ten stanowi częściową implementację art. 27 dyrektywy 2017/2397.

Nie istnieje jedna międzynarodowa norma jakości, która obejmowałaby swoim zakresem sprawy, do których ma zastosowanie powyższy przepis, do którego mogłoby się odesłać, dlatego też dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej opracowując taki system powinien opierać się na różnych uznanych międzynarodowych normach jakości, które pozwolą na opracowanie kompletnego systemu jakości. Do takich norm należy w szczególności zaliczyć standardy

z grupy ISO-9000 obejmujące zbiór dobrych praktyk zarządzania, których celem jest zapewnienie, że wymagania klienta są spełnione, w tym normę ISO 9001, pozwalające urzędowi zaprojektować udokumentowanie sposobów postępowania i ich powtarzalność, co wpływa na jakość świadczonych usług.

System ten nie stanowi systemu teleinformatycznego, ale składa się na niego w szczególności zbiór wewnętrznych aktów (polityki, instrukcje, regulaminy) określających m.in. procedury postępowania ze sprawami objętymi systemem zarządzania jakością, w tym zasady przeprowadzania kontroli wewnętrznych, które pozwolą na załatwianie spraw zgodnie z ustawą, w zakresie następujących obszarów:

- 1) wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych;
- 2) egzaminów i ocen przeprowadzanych przez działające przy nich komisje egzaminacyjne;
- 3) kwalifikacji i doświadczenia wymaganego od egzaminatorów.

W ramach ww. kontroli wewnętrznej będą przetwarzane dane osobowe, np. na potrzeby oceny prawidłowości wydawania konkretnych dokumentów kwalifikacyjnych. Dlatego też określono, że informacje, w tym dane osobowe, dotyczące spraw związanych z utrzymaniem systemu zarządzania jakością, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się przez okres 5 lat. Okres ten z jednej strony pozwoli na minimalizację okresu przechowywania wytworzonych dokumentów zawierających dane osobowe, a jednocześnie zapewnia okres, w którym wytworzone dokumenty pozwolą nie tylko na potwierdzenie przeprowadzania kontroli wewnętrznej, ale również na ich wykorzystanie do właściwego zapewnienia systemu zarządzania jakością.

**W art. 1 pkt 17** projektu ustawy uchyla się upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do wydania rozporządzenia regulującego kwestię żeglarskich książeczek pracy. Kwestie związane z wydawaniem i wymianą tych dokumentów zostały określone w ustawie, natomiast ich wzory w rozporządzeniu wykonawczym Komisji, które należy stosować bezpośrednio.

W **art. 1 pkt 18 i 19** projektu ustawy zaktualizowano odniesienia do właściwych jednostek redakcyjnych w związku z wprowadzeniem zmian w brzmieniu art. 35 i art. 36 ustawy o żegludze.

W **art. 1 pkt 20** projektu ustawy uzupełniono i zaktualizowano załącznik do ustawy o żegludze w zakresie wysokości opłat za czynności, które będą dokonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Opłaty te będą miały następującą wysokość:

1. Za egzamin na:

- unijne świadectwo kwalifikacji kapitana – 500 zł,
- unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego – 300 zł,
- szczególne zezwolenie dla kapitana – 250 zł,
- pozostałe dokumenty kwalifikacyjne – 300 zł.

2. Za zatwierdzenie symulatora, na którym ma się odbywać egzamin – 2000 zł.

3. Za uznanie lub odnowienie uznania jednostki edukacyjnej – 1000 zł.

4. Za unijne świadectwo kwalifikacji kapitan żeglugi śródlądowej (opłata uwzględnia wpisy o posiadanych szczególnych zezwoleniach dla kapitana) – 100 zł.

5. Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego – 100 zł.

6. Za szczególne zezwolenie dla kapitana – 50 zł.

7. Za pozostałe dokumenty kwalifikacyjne – 50 zł.

8. Za przedłużenie ważności dokumentu, o którym mowa odpowiednio w pkt 4–7 – 50% opłaty określonej odpowiednio w pkt 4–7.

9. Za żeglarską książeczkę pracy – 100 zł.

10. Za dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy – 100 zł.

11. Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania – 25 zł.

12. Za dziennik pokładowy – 100 zł.

Wysokość opłat uwzględnia w szczególności fakt poniesienia konkretnych kosztów przez organ wykonujący poszczególne czynności. W zakresie egzaminów główne koszty stanowią koszty funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, w tym zapewnienie odpowiednich jednostek pływających, właściwych dla rodzaju egzaminu. W zakresie wydawania dokumentów główne koszty będą związane z koniecznością zapewnienia odpowiednio zabezpieczonych blankietów, na których będą wydawane stosowne dokumenty, zaś w przypadku zatwierdzania symulatorów z konieczności korzystania również z ekspertów zewnętrznych.

**W art. 2** projektu ustawy dokonuje się niezbędnej nowelizacji ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 993), która odwołuje się do świadectwa zdrowia członka załogi statku wydanego na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37 ust. 2 ustawy o żegludze, które w związku z uchylaniem tego przepisu upoważnienia ustawowego nie będzie tam już uregulowane. W związku z tym odsyła się do art. 36b ust. 2, który stanowi podstawę do wydawania świadectwa zdrowia członka załogi statku.

**W art. 3** projektu ustawy dokonano wdrożenia art. 38 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Przepis ten jest ściśle powiązany z art. 4 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i dopuszcza, na zasadzie odstępstwa od wymagań określonych w ww. przepisie, aby kapitanowie prowadzący statki morskie eksploatowane na śródlądowych drogach wodnych posługiwali się świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami konwencji STCW, o ile eksploatacja statku na śródlądowych drogach wodnych odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim. Celem tego przepisu jest zachowanie ciągłości eksploatacji statków morskich, które mogą wpływać na śródlądowe drogi wodnej, do dnia 17 stycznia 2038 r., na dotychczasowych zasadach.

**W art. 4** projektu ustawy z uwagi na zmianę zakresu danych bazy informacji o statkach wprowadzono przepis przejściowy wskazujący, że wszystkie informacje wprowadzone do tej

bazy zachowują ważność. Należy wskazać, że wszystkie dane wprowadzone do przedmiotowej bazy są nadal aktualne, dlatego nie ma potrzeby ich usuwania i powinny być nadal przetwarzane.

Jednocześnie, mając na względzie fakt, że dyrektywa 2017/2397 wymusza wprowadzenie nowych funkcjonalności w bazie danych statków oraz fakt, że zgodnie z art. 9 ust. 2g Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie prowadzi bazę, w ust. 3 przedmiotowej ustawy o żegludze jemu przydzielono zadanie dostosowania obecnej bazy do nowych potrzeb. Mając na względzie fakt, że dyrektywa 2017/2397 powinna być wdrożona w styczniu 2022 r., określenie zbyt długiego terminu wejścia w życie przepisów ustawy jest niemożliwe. Jednocześnie Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie podejmuje od długiego czasu działania zmierzające do zapewnienia funkcjonalności obecnej bazy do wydawania dokumentów przewidzianych w dyrektywie.

W **art. 5** projektu ustawy w celu uniknięcia wątpliwości co do sposobu zakończenia postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy o żegludze przesądzono, że sprawy te będą rozpatrywane na podstawie dotychczasowych przepisów. Ze względu na wprowadzane zmiany odmienna regulacja doprowadziłaby do tego, że wnioski o wydanie stosownych dokumentów w większości przypadków kończyłyby się niekorzystnym dla wnioskodawcy rozstrzygnięciem. Jednocześnie kolejne przepisy przejściowe dopuszczają możliwość dalszego korzystania z dotychczasowych dokumentów przez odpowiednio długi okres.

**Art. 6** projektu ustawy zapewnia wdrożenie art. 38 dyrektywy 2017/2397. Zapewnia on możliwość dalszego posługiwania się dotychczas wydanymi dokumentami kwalifikacyjnymi, żeglarskimi książeczkami pracy i dziennikami pokładowymi w okresie do dnia 19 stycznia 2032 r.

Uregulowano również szczególny przypadek, jakim jest fakt zaliczenia egzaminu niezbędnego do uzyskania patentu lub świadectwa. Osoby, które zdały egzamin, a które to z różnych powodów nie złożyły wniosku o wydanie dokumentu (np. do dopuszczenia do egzaminu

wymagane jest  $\frac{3}{4}$  praktyki niezbędnej do uzyskania patentu lub świadectwa), powinny ze względu na zbliżoną sytuację faktyczną być tak samo traktowani jak osoby, które już złożyły wniosek (uzyskały kwalifikacje), bowiem rozpoczęły procedurę uzyskiwania dokumentu kwalifikacyjnego przed wejściem w życie ustawy i potwierdziły swoją wiedzę i umiejętności. Odmierna regulacja doprowadziłaby do naruszenia zasady pewności prawa, gdzie osoba, która zdała egzamin, poniosła koszty itp., mając zapewnioną przepisami możliwość uzyskania dokumentu, takiego dokumentu by nie otrzymała.

Jednocześnie uregulowano kwestie związane z postępowaniem w przypadku utraty lub zniszczenia dotychczasowego dokumentu w okresie jego ważności. Kwestie te zostały odmiennie uregulowane w przypadku dokumentów kwalifikacyjnych i pozostałych dokumentów. Ze względu na fakt, że warunki uzyskiwania dokumentów kwalifikacyjnych ulegają zmianie, jest zasadnym, aby osoba, która utraciła taki dokument w okresie ważności, mogła uzyskać identyczny dokument (wtórnik), którym dalej będzie się mogła posługiwać do dnia 19 stycznia 2032 r., natomiast w przypadku dzienników pokładowych i żeglarskich książeczek pracy, korzystnym dla posiadacza dotychczasowego dokumentu będzie uzyskanie dokumentu zgodnego z nowymi regulacjami.

**Art. 7** projektu zapewnia przepisy przejściowe dotyczące wymiany dotychczasowych dokumentów na dokumenty przewidziane w projekcie rozporządzenia. Przepis ten stanowi wdrożenie do polskiego systemu prawnego postanowień art. 38 dyrektywy 2017/2397, zgodnie z którym:

Art. 38. 1. Patenty kapitanów wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz świadectwa, o których mowa w art. 1 ust. 6 dyrektywy 96/50/WE, a także licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., pozostają ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu.

Przed dniem 18 stycznia 2032 r. państwo członkowskie, które wydało patenty lub świadectwa, o których mowa w akapicie pierwszym, wydaje kapitanom, którzy posiadają takie patenty lub świadectwa, zgodnie ze wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, na ich wniosek, unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem

przedłożenia przez kapitana wystarczającego dowodu w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).

2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w jak najszerszym zakresie, przyznane wcześniej uprawnienia, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.

3. Członkowie załogi, inni niż kapitanowie, którzy posiadają świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed dniem 18 stycznia 2022 r. lub którzy posiadają kwalifikacje uznawane w jednym lub większej liczbie państw członkowskich, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu. W tym okresie tacy członkowie załogi nadal mogą powoływać się na dyrektywę 2005/36/WE w odniesieniu do uznawania ich kwalifikacji przez organy innych państw członkowskich. Przed upływem tego okresu mogą oni wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedstawienia przez członków załogi wystarczających dowodów, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).

W przypadku gdy członkowie załogi, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, występują o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby wydane zostało świadectwo kwalifikacji, w odniesieniu do którego wymogi w zakresie kompetencji są podobne lub niższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione. Świadectwo, w odniesieniu do którego wymogi są wyższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione, jest wydawane wyłącznie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

- a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,
- b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej,
- c) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.

Doświadczenie w żegludze jest wykazywane za pomocą żeglarskiej książeczki pracy, dziennika pokładowego lub innego dowodu.

Minimalne okresy praktyki pływania określone w akapicie drugim niniejszego ustępu lit. a), b) i c) można skrócić o maksymalnie 360 dni praktyki pływania, w przypadku gdy wnioskodawca posiada uznawany przez właściwy organ dyplom, który potwierdza odbycie przez wnioskodawcę specjalistycznego szkolenia w żegludze śródlądowej obejmującego praktykę w żegludze. Okres skrócenia minimalnego okresu praktyki pływania nie może przekraczać czasu trwania specjalistycznego szkolenia.

Należy przy tym wyjaśnić, że zgodnie z art. 35 ust. 2 dotychczasowego brzmienia ustawy o żegludze potwierdzeniem posiadania kwalifikacji jest:

- 1) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;
- 2) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;
- 3) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.

Do grupy patentów, o których mowa w pkt 1, uprawniających do kierowania statkiem, zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 w brzmieniu dotychczasowym należy:

- patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej klasy A lub B,
- patent żeglarski sternik żeglugi śródlądowej,
- patent żeglarski szypra żeglugi śródlądowej,
- patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej.

Natomiast do grupy świadectw, o których mowa w pkt 3, zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 w brzmieniu dotychczasowym należą:

- świadectwo sternika żeglugi śródlądowej,
- świadectwo bosmana żeglugi śródlądowej,
- świadectwo starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
- świadectwo marynarza żeglugi śródlądowej,
- świadectwo marynarza motorzysty żeglugi śródlądowej,
- świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej.

**Art. 8** projektu ustawy stanowi realizację przepisów dyrektywy 2017/2397 i zapewnia możliwość dalszego uznawania dokumentów kwalifikacyjnych kierowników statków wydanych przez inne państwa, przy czym określa graniczną datę takiego uznawania. Wynika to z faktu, że inne państwa, podobnie jak Rzeczpospolita Polska, mają dziesięcioletni okres na wymianę dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych. Uznanie to będzie z mocy prawa i nie wymaga prowadzenia jakiegokolwiek postępowania.

**Art. 9** projektu ustawy ma na celu zapewnienie ciągłości funkcjonowania komisji egzaminacyjnych. Chociaż ustawa wprowadza szereg zmian w systemie kwalifikacji w żegludze śródlądowej, to, co do zasady, wiedza i umiejętności, jakimi muszą wykazać się kandydaci na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne, nie ulegają większym zmianom. Dlatego też osoby, które obecnie pełnią funkcję przewodniczących, zastępców przewodniczących czy też egzaminatorów, powinny w dalszym ciągu utrzymać swoją funkcję, a komisje egzaminacyjne stać się komisjami działającymi na podstawie nowych przepisów.

W **art. 10** projektu ustawy zachowano ważność świadectw zdrowia wydawanych na podstawie dotychczasowych przepisów. Biorąc pod uwagę, że posiadacz świadectwa zdrowia przeszedł szereg badań, które pozwoliły na orzeczenie o zdolności do pracy na statku, jest niezasadnym kierowanie takiej osoby na ponowne badania. Dodatkowo należy wskazać, że świadectwa zdrowia zgodnie z dotychczasowymi regulacjami wydaje się na okres nie dłuższy niż 2 lata, zaś zgodnie z nowymi regulacjami okres ten będzie maksymalnie wynosił 20 lat.

Dodatkowo w związku z tym, że nowe żeglarskie książeczki pracy nie posiadają miejsca na wpis badań lekarskich, a ważność dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych nie była określana w oparciu o okres, na jaki pozwalają badania lekarskie, jest niezbędnym, aby w okresie, w którym można się posługiwać dotychczasowymi dokumentami kwalifikacyjnymi, członek załogi korzystający z takiego uprawnienia posiadał przy sobie ważne świadectwo zdrowia, które będzie mogło zostać skontrolowane przez osoby uprawnione do przeprowadzania inspekcji statków. Regulacja ta pozwoli na zapewnienie możliwości weryfikacji, że osoba spełnia odpowiednie warunki zdrowotne i może wykonywać pracę na określonym stanowisku.

W **art. 11** projektu niniejszej ustawy przesądzono, że przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 21 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 21 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być w tym czasie zmieniane na podstawie tych przepisów w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Wprowadzane zmiany nie mają faktycznego wpływu na upoważnienie do wydania dotychczasowego rozporządzenia, niemniej uchylenie w tym ustępie pkt 2 (upoważnienie do wydania rozporządzenia w sprawie dziennika pokładowego) może rodzić wątpliwość co do mocy obowiązywania rozporządzenia z pkt 1, dlatego też zapewniono przepis który jednoznacznie wskaże, że przepisy te są obowiązujące. Biorąc pod uwagę powyższe, brak sprzeczności aktu z regulacjami wprowadzanymi niniejszą ustawą, a także istotę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. poz. 2072) i katastrofalne skutki utraty mocy tego rozporządzenia przed wydaniem nowego aktu jest zasadnym jego utrzymanie do czasu wydania nowego aktu, bez określania maksymalnego terminu, a także dopuszczenie do jego zmian.

**Art. 12** projektu ustawy przewiduje, 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 członkom załóg statków oraz dyrektorom urzędów żegluga śródlądowej, odpowiedni czas na przygotowanie się do zmian przewidzianych w niniejszej ustawie. Z drugiej strony wyznaczony okres *vacatio legis* wynika z konieczności pilnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu 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), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348 ). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia

29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

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) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy w inny sposób niż przez wdrożenie dyrektywy 2017/2397 w drodze nowelizacji ustawy z uwagi na okoliczność, że przedmiotowa materia została już uregulowana na poziomie ustawy.

Projekt ustawy nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, w tym dla mikroprzedsiębiorców.

Projekt ustawy nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod numerem UC 116.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pan Michał Strójwęs – główny specjalista, Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8559, michal.strojwas@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 23.02.2023 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53);</li> <li>2. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15);</li> <li>3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);</li> <li>4. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);</li> <li>5. Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).</li> </ol> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC 116</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 16 stycznia 2018 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE, zwana dalej „dyrektywą 2017/2397”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy 2017/2397 upłynął w dniu 17 stycznia 2022 r. Wskazana dyrektywa 2017/2397 jest uzupełniona i wykonywana przez:

- 1) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia;
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie;
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej;
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych.

Polskie przepisy zawarte w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 i 2642) i aktach wykonawczych do tej ustawy, regulujące kwestie kwalifikacji zawodowych członków statków żeglugi śródlądowej, nie są w pełni dostosowane do przepisów przedmiotowej dyrektywy 2017/2397. Wynika to z faktu, że dotychczas jedynym

dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym na terenie UE, na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 235 z 17.09.1996, str. 31), jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Dla pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych zastosowanie miały wyłącznie przepisy krajowe, które chociaż podobnie do rozwiązań wprowadzanych dyrektywą 2017/2397 opierały się w szczególności na posiadaniu odpowiedniej wiedzy, praktyce pływania, a w stosownych przypadkach również wymagały zdania egzaminu, to nie były one jednakowe w poszczególnych krajach UE i wymagają ujednoczenia. Dodatkowo polski system kwalifikacji przewiduje uprawnienia, których nie przewiduje dyrektywa 2017/2397, a nie obejmuje części z tych przewidzianych dyrektywą.

Dyrektywa 2017/2397 zapewnia harmonizację wymagań i uznawanie wydawanych w państwach członkowskich, na terenie UE, następujących dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg w służbie pokładowej:

- unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
- unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej,
- unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,
- unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
- unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej,
- unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej,
- szczególne zezwolenie dla kapitana na:
  - \* uprawianie żeglugi na wodach morskich,
  - \* uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
  - \* prowadzenie dużego konwoju,
- unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej,
- unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Dyrektywa 2017/2397 ma zastosowanie do członków załogi pokładowej na następujących rodzajach jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych:

- a) statkach o długości co najmniej 20 metrów,
- b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych,
- c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:
  - holowania lub pchania statków, o których mowa w lit. a i lit. b,
  - holowania lub pchania urządzeń pływających,
  - przemieszczania statków, o których mowa w lit. a i b, lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym,
- d) statkach pasażerskich,
- e) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych,
- f) urządzeniach pływających.

Dyrektywa 2017/2397 natomiast nie stosuje się do osób:

- a) uprawiających żeglugę w celach sportowych lub rekreacyjnych,
- b) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie,
- c) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żeglugi, straż pożarną i inne służby ratownicze.

Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 przewiduje wydawanie przez wszystkie państwa członkowskie jednakowych dzienników pokładowych dla statków oraz żeglarskich książeczek pracy, które również będą uznawane na terytorium UE.

Do czasu pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397 Rzeczpospolita Polska nie będzie mogła wydawać unijnych świadectw kwalifikacji, a także dzienników pokładowych i żeglarskich książeczek pracy w niej przewidzianych. Mając to na względzie, jest niezbędnym pilne dostosowanie obecnego polskiego systemu kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej do wymagań określonych w dyrektywie 2017/2397.

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

Chociaż dyrektywa 2017/2397 w art. 39 ust. 2–4 przewiduje możliwość zwolnienia z częściowego lub całkowitego wdrożenia do przepisów krajowych przedmiotowej dyrektywy, to określa ona szczegółowe przesłanki, jakie muszą zostać spełnione, aby z takiego zwolnienia państwo członkowskie mogło skorzystać. Biorąc pod uwagę, że Rzeczpospolita Polska posiada system śródlądowych dróg wodnych, który jest połączony z systemem dróg wodnych innych państw członkowskich i odbywa

się regularna żegluga śródlądowa, należy wskazać, że Rzeczpospolita Polska jest zobligowana do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397. Jednocześnie dyrektywa 2017/2397 precyzyjnie określa rodzaje dokumentów i warunki ich uzyskiwania, pozostawiając dla państw członkowskich niewielką swobodę w zakresie sposobu jej wdrożenia.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2018/2397 wymaga pilnej nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz pilnego wydania rozporządzenia, które zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686 oraz z 2018 r. poz. 576) w zakresie, który nie będzie stanowił materii ustawowej

Jednocześnie następujące akty wykonawcze:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 69),
- 2) rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1949),
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 651)

utrącą moc obowiązywania, a ich wydanie nie będzie potrzebne m.in. ze względu na fakt:

- uregulowania wzorów obowiązujących dokumentów oraz sposobu ich prowadzenia w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, które stosuje się bezpośrednio,
- zastosowania w projekcie ustawy odesłań dynamicznych do przepisów dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia – w zakresie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej,
- przeniesienia pozostałych przepisów do projektu ustawy.

W celu pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397 jest niezbędne w szczególności:

1. Wprowadzenie jednolitych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej dla statków objętych dyrektywą oraz zapewnienie jednolitych wymogów dla uzyskiwania unijnych świadectw kwalifikacji członka załogi i unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji.

Obecny system kwalifikacji członków załogi pokładowej statków żeglugi śródlądowej objętych dyrektywą 2017/2397 obejmuje następujące kwalifikacje:

- młodszy marynarz żeglugi śródlądowej,
- marynarz żeglugi śródlądowej,
- starszy marynarz żeglugi śródlądowej,
- bosman żeglugi śródlądowej,
- sternik żeglugi śródlądowej,
- szyper żeglugi śródlądowej,
- kapitan żeglugi śródlądowej.

Natomiast dyrektywa 2017/2397 przewiduje następujące kwalifikacje:

- praktykant żeglugi śródlądowej,
- młodszy marynarz żeglugi śródlądowej,
- marynarz żeglugi śródlądowej,
- starszy marynarz żeglugi śródlądowej,
- sternik żeglugi śródlądowej,
- kapitan żeglugi śródlądowej.

Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 przewiduje nowe rodzaje dokumentów, tj. eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Chociaż znaczna część kwalifikacji i związanych z nimi stanowisk na statku nie ulega zmianie, to niektóre kwalifikacje różnią się wymaganiami dla ich uzyskania.

KWALIFIKACJE	PRAKTYKA DOTYCHCZASOWA (LICZONA W DNIACH)	PRAKTYKA ZGODNIE Z DYREKTYWĄ (W DNIACH)
Praktykant	Ukończone 15 lat	Ukończone 15 lat
Młodszy marynarz	Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na podstawie przepisów krajowych	Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na podstawie przepisów krajowych
Marynarz	Ukończone 18 lat i 90 dni praktyki pływania	360 praktyki pływania + egzamin
Starszy marynarz	270 dni praktyki pływania + egzamin	540 praktyki pływania
Bosman	450 dni praktyki pływania	Nie przewiduje takiego stanowiska
Sternik	630 dni praktyki pływania + egzamin	720 dni praktyki pływania
Szyper	720 dni praktyki pływania	Nie przewiduje takiego stanowiska
Kapitan	1440 dni praktyki pływania	900 dni praktyki pływania
Eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej	Obecnie stanowi dodatkowe uprawnienie dla kapitana – ukończone 24 lata + egzamin	Ukończone 18 lat + egzamin
Eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	Nie przewiduje takiego stanowiska	Ukończone 18 lat + egzamin

Zarówno dotychczasowe przepisy, jak i przepisy dyrektywy 2017/2397, przewidują skrócony okres praktyki pod warunkiem ukończenia odpowiednich szkoleń lub posiadania praktyki pływania na statkach morskich.

Dla uzyskania unijnych świadectw eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego dyrektywa 2017/2397 przewiduje konieczność posiadania ukończonych 18 lat oraz zdania egzaminu potwierdzającego posiadanie stosownej wiedzy. Podobnie reguluje się również kwestię szczególnych zezwoleń dla kapitanów, z tym że w przypadku zezwolenia na prowadzenie dużych konwojów, zamiast egzaminu, jest wymagana dodatkowa praktyka pływania wynosząca 720 dni, w tym co najmniej przez 540 dni osoba ubiegająca się o takie szczególne zezwolenie powinna posiadać kwalifikacje kapitana i odbyć przynajmniej 180 dni praktyki w prowadzeniu dużych konwojów. Na marginesie należy wspomnieć, że szczególne zezwolenie do uprawiania żeglugi na wodach morskich w połączeniu z unijnym świadectwem kapitana, zastępuje dotychczasowe uprawnienie w postaci patentu kapitana kl. A, zaś w zakresie uprawiania żeglugi przy wykorzystaniu radaru, świadectwo obserwatora radarowego. Uzyskanie tych dotychczasowych kwalifikacji również wymagało zdania stosownego egzaminu.

Mając na względzie występujące różnice, jest niezbędnym zapewnienie w polskim systemie prawnym wymagań zgodnych z tymi określonymi w dyrektywie 2017/2397. Jednocześnie dyrektywa 2017/2397 przewiduje, odmiennie od dotychczasowych polskich regulacji, że dokumenty kwalifikacyjne będą wydawane na czas określony, w większości przypadków uzależniony od czasu ważności badań lekarskich, a w niektórych przypadkach od zdania egzaminu lub posiadania określonej praktyki pływania. Dlatego też jest niezbędne zapewnienie przepisów, które uregulują kwestię:

- wymagań, jakie muszą zostać spełnione dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,
- okresów ważności wydawanych dokumentów kwalifikacyjnych,
- wymagań, jakie muszą zostać spełnione, aby dokumenty kwalifikacyjne mogły zostać przedłużone.

2. Zapewnienie odpowiednich procedur wydawania i przedłużania ważności dokumentów członków załóg statków.

Podobnie jak w przypadku dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych wydawanie unijnych dokumentów kwalifikacyjnych będzie w kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, pozostawiono również tryb wnioskowy. Jednocześnie, mając na względzie funkcjonowanie unijnej bazy danych i krajowych rejestrów planuje się odstąpić od określania właściwości miejscowej, co będzie stanowiło ułatwienie dla osoby zainteresowanej uzyskaniem dokumentu

kwalifikacyjnego. Dodatkowo, mając na względzie wymagania dyrektywy 2017/2397, nakłada się na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej obowiązek wprowadzania danych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych do bazy danych i weryfikowania przed wydaniem dokumentu, czy taki dokument nie został wcześniej wydany wnioskodawcy. Określono również, że odmowa wydania dokumentu będzie następować w formie decyzji, co zapewnia ochronę wnioskodawcy, który nie zgadza się z rozstrzygnięciem organu 1 instancji.

### 3. Nowelizacja przepisów dotyczących uznawania dokumentów wydawanych przez inne państwa.

Obecnie jedynym dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym bezpośrednio na terenie UE, na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie, jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Obecnie kwestię tę reguluje art. 35 ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej. Regulacja ta musi zostać znowelizowana, tak aby zgodnie z dyrektywą 2017/2397 uznawało się, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności, następujące dokumenty:

- 1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;
- 2) świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;
- 3) świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, określającymi wymogi identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.

Analogiczne regulacje dotyczące uznawania w zakresie dzienników pokładowych i żeglarskich książeczek pracy powinny się również znaleźć w zmienianej ustawie.

### 4. Określenie ram funkcjonowania komisji egzaminacyjnych i sposobu przeprowadzania egzaminów.

Podobnie jak w obecnej regulacji dyrektywa 2017/2397 uzależnia uzyskiwanie niektórych dokumentów od zdania egzaminu, potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności (kompetencji). Planuje się, że aktualne komisje egzaminacyjne – Centralna Komisja Egzaminacyjna i terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej – na podstawie art. 36 ust. 2 i przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej pozostaną w dalszym ciągu odpowiedzialne za przeprowadzanie egzaminu. Niemniej przepisy w tym zakresie muszą zostać dostosowane do wymogów określonych w dyrektywie 2017/2397. Planuje się również określenie podstawowych kwestii dotyczących funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, w tym w szczególności zasady powoływania przewodniczących komisji oraz procedury wpisywania egzaminatorów na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, ze względu na ich ustawową materię, bezpośrednio w ustawie. Pozostałe kwestie, w tym między innymi konkretne wymogi egzaminacyjne na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne, wynikające szczegółowo z dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia, i regulamin komisji egzaminacyjnych w sposób szczegółowy zostaną określone w rozporządzeniu.

### 5. Określenie procedur zawieszania i cofania kwalifikacji.

Zgodnie z dyrektywą 2017/2397 państwo członkowskie w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca kwalifikacje nie spełnia już wymogów określonych do uzyskania dokumentu, jest zobowiązane cofnąć dokument kwalifikacyjny. Przewiduje się również możliwość zawieszenia ważności dokumentu kwalifikacyjnego ze względów bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego. Tym samym jest niezbędne określenie zarówno organu właściwego w tej sprawie, jak również procedury postępowania. Rozwiązanie to nie jest kompletnie nowe, gdyż art. 56 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej, w określonych w nim przypadkach, przewidywał możliwość czasowego zawieszenia lub pozbawienia kwalifikacji zawodowych członka załogi. Niemniej przepisy w tym zakresie wymagają rozszerzenia, w tym również określenia sposobu postępowania z dokumentami wydanymi przez inne państwa niż Rzeczpospolita Polska.

## 6. Zapewnienie stosowania jednolitych wzorów dokumentów.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej wydane na podstawie dyrektywy 2017/2397 określa wzory następujących dokumentów:

- unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana,
- unijnego świadectwa eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej,
- unijnego świadectwa eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego,
- żeglarskiej książeczki pracy,
- jednolitego dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy,
- dziennika pokładowego,
- zaświadczenia o zdaniu egzaminu praktycznego na symulatorze.

Pozostałe dokumenty kwalifikacyjne nie stanowią odrębnych dokumentów i wydaje się je przez dokonanie stosownych wpisów w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy. Taki sposób jest już od wielu lat powszechnie stosowany przez wiele krajów UE.

Istotne jest zatem, aby obecnie uregulowane w aktach wykonawczych wzory dokumentów, zostały zastąpione wzorami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym komisji, o którym mowa powyżej.

## 7. Określenie procedur zatwierdzania programów szkoleń w celu uznawania dyplomów i świadectw wydawanych przez jednostki edukacyjne (szkoły, uczelnie).

Dyrektywa 2017/2397 przewiduje możliwość uznawania programów szkoleń, ukończenie których pozwala na preferencyjne warunki uzyskiwania dokumentów kwalifikacyjnych. Mając na względzie fakt, że w Rzeczypospolitej Polskiej działają szkoły ponadpodstawowe i uczelnie, które prowadzą kształcenie w zawodach żeglugi śródlądowej, jest niezbędnym, aby umożliwić takim szkołom uzyskanie zatwierdzenia prowadzonych programów szkoleń, które to będzie potwierdzać, że realizowane przez nie programy są zgodne z wymaganiami i odpowiadającym im kompetencjami określonymi w dyrektywie 2017/2397. Dotychczas dyplomy tych szkół i uczelni pozwalały na preferencyjne uzyskiwanie dokumentów kwalifikacyjnych bez konieczności zatwierdzenia ich programów, niemniej w związku z dyrektywą 2017/2397, taka dalsza możliwość w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji będzie możliwa wyłącznie po uzyskaniu zatwierdzenia. Dlatego też niezbędnym jest wskazanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej jako organu właściwego w sprawach zatwierdzenia programów szkoleń, wskazanie, że takie uznanie następuje na wniosek i po wykazaniu spełnienia wymogów określonych w dyrektywie 2017/2397, tj. że:

- cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury, w tym również w stosownych przypadkach wykorzystywane symulatory oraz materiały szkoleniowe, są prawidłowo udokumentowane i umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności, określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych, objętych uznaniem,
- szkoła posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą dogłębną znajomość programu szkolenia,
- szkoła posiada wykwalifikowanych i wolnych od konfliktu interesu egzaminatorów, którzy będą przeprowadzać egzamin, w ramach tych szkoleń,
- szkoła posiada certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, obejmującego ocenę jakości programu szkolenia oraz jakości szkolenia, opartego na odpowiednich normach krajowych lub uznanych międzynarodowych normach jakości.

Zatwierdzone programy szkolenia, w zależności od okresu ich trwania i objętego nim zakresu wiedzy i umiejętności (kompetencji), będą pomagać w preferencyjnym uzyskiwaniu odpowiednich unijnych świadectw kwalifikacji zarówno na poziomie operacyjnym, jak i na poziomie zarządzania (kapitan).

## 8. Zapewnienie procedury zatwierdzania symulatorów, na których będą mogły się odbywać egzaminy.

Dyrektywa 2017/2397 przewiduje możliwość przeprowadzania egzaminów praktycznych na kapitana żeglugi śródlądowej oraz szczególne zezwolenie dla kapitana do uprawiania żeglugi przy pomocy radaru zarówno na statku, jak i na symulatorze, z tym że taki symulator musi spełniać wymagania określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów

dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia i uzyskać zatwierdzenie właściwego organu państwa członkowskiego. Dotychczas egzaminy na ww. kwalifikacje odbywają się wyłącznie na statkach. Mając to na względzie, jest niezbędnym przypisanie dyrektorowi urzędu żegluga śródlądowej kompetencji do zatwierdzania symulatorów, umocowania w polskim systemie prawnym wymogów, o których mowa w przedmiotowej dyrektywie 2017/2397, i trybu zatwierdzania symulatorów, które będą mogły być używane na potrzeby egzaminów.

9. Zharmonizowanie przepisów dotyczących żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, tj. dokumentów, które stanowią podstawę m.in. do uznawania praktyki pływania niezbędnej do nabywania kwalifikacji.

Poza dokumentami kwalifikacyjnymi dyrektywa 2017/2397 wprowadza również zunifikowane żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe. Chociaż ich wzory, określone dotychczas w przepisach krajowych, niewiele się różniły od tych określonych w dyrektywie 2017/2397, to nie było przepisów, które pozwalałyby je uznawać we wszystkich państwach członkowskich. Skutkowało to tym, że niekiedy członek załogi musiał posiadać i prowadzić 2 zbliżone do siebie żeglarskie książeczki pracy, np. polską i niemiecką, która obejmowała praktykę pływania na Renie. Poza określeniem wzoru dyrektywa 2017/2397 przewiduje m.in. konieczność odnotowywania w bazie danych statków wszelkich informacji związanych z wydaniem, zagubieniem, wymianą żeglarskiej książeczki pracy i dziennika pokładowego, a także obowiązek weryfikowania wpisów w żeglarskiej książeczce pracy dotyczących praktyki pływania co 15 miesięcy (obecnie jest to co 12 miesięcy) i możliwość takiego zatwierdzenia praktyki pływania we właściwych organach każdego z państw członkowskich. Oznacza to m.in., że członek załogi, który uzyskał żeglarską książeczkę pracy w Polsce, będzie mógł zatwierdzić wpisaną w niej praktykę pływania w dowolnym państwie członkowskim. Przepisy ustawy z dnia 21 grudnia 200 r. o żegludze śródlądowej oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żegluga śródlądowej będą musiały zostać dostosowane w powyższym zakresie.

10. Zmiana przepisów dotyczących stanu zdrowia członków załogi statków.

Odpowiedni stan zdrowia jest co do zasady jednym z warunków, określonych w dyrektywie 2017/2397, do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych i determinuje okres ważności tych dokumentów. Dotychczas kwestie te w Rzeczypospolitej Polskiej były uregulowane w sposób odmienny, tj. osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego musiała posiadać ważne świadectwo zdrowia, jak również musiał je posiadać każdy członek załogi, ale świadectwo to nie miało wpływu na ważność samego dokumentu kwalifikacyjnego. Sprawy badań lekarskich są uregulowane w szczególności w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żegluga śródlądowej (Dz. U. poz. 1949). Rozporządzenie to m.in. przewiduje maksymalne okresy ważności badań lekarskich w zależności od wieku członka załogi, które wynoszą: 2 lata w przypadku osób do 50. roku życia, 1 rok dla osób po 60. roku życia, natomiast okresy ważności świadectw zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w przypadku osób, które ukończyły 60. rok życia, na okres nie dłuższy niż 5 lat, a w przypadku osób, które ukończyły 70. rok życia, na okres nie dłuższy niż 2 lata. Chociaż wymagania w zakresie warunków zdrowotnych nie uległy znaczącej różnicy, to zostały one w sposób bardziej szczegółowy, niż ma to miejsce obecnie, określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia. Tym samym jest niezbędne dostosowanie polskich przepisów w powyższym zakresie.

W związku z wprowadzanymi zmianami jest również niezbędna nowelizacja ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żegluga śródlądowej (Dz. U. poz. 993), która odwołuje się do świadectwa zdrowia wydanego na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, które w związku z uchylaniem przepisu upoważnienia ustawowego, nie będzie tam już uregulowane.

11. Zapewnienie funkcjonowania bazy danych, która będzie kompatybilna z europejską bazą danych.

Zgodnie z dyrektywą 2017/2397 państwa członkowskie są zobowiązane do prowadzenia baz danych (rejestrów krajowych), które będą zawierać informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczkach pracy oraz dziennikach pokładowych. Rejestr ten musi zawierać rozwiązania techniczne, które

pozwolą na wymianę tych informacji między państwami członkowskimi za pośrednictwem unijnej bazy danych prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397. Wymagania w zakresie baz krajowych i unijnej bazy danych szczegółowo określają przepisy rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych.

Mając na uwadze powyższe, istnieje konieczność nałożenia na dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej obowiązków w zakresie wprowadzania danych, które będą się różnić od tych określonych obecnie w art. 11a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, a także zapewnienia technicznego przystosowania bazy krajowej do wykonywania ww. operacji.

12. Zapewnienie przepisów przejściowych pozwalających na dalsze wykorzystywanie dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych oraz zasad ich wymiany na unijne świadectwa kwalifikacji.

W art. 38 dyrektywy 2017/2397 uregulowano kwestię dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych, wydanych przed transpozycją dyrektywy 2017/2397. Zgodnie z nim dokumenty kapitanów żegluga śródlądowej podlegają wymianie na unijne świadectwa kapitana żegluga śródlądowej bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków. W ramach tej wymiany należy również uwzględnić posiadane przez kapitanów uprawnienie, które można wymienić na szczególne zezwolenia dla kapitanów.

Pozostałe dokumenty kwalifikacyjne podlegają wymianie na unijne świadectwo kwalifikacji, w odniesieniu do którego wymogi w zakresie kompetencji są podobne lub niższe w porównaniu z dokumentem, który ma zostać zastąpiony. Świadectwo, w odniesieniu do którego wymogi są wyższe w porównaniu z dokumentem kwalifikacyjnym, który ma zostać zastąpiony, jest wydawane wyłącznie w przypadku, gdy są spełnione następujące warunki:

- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,
- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej,
- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.

Wymiana wszystkich dokumentów kwalifikacyjnych, które będą musiały zostać zastąpione nowymi dokumentami kwalifikacyjnymi, może się odbywać do stycznia 2032 r. W tym czasie dotychczasowe dokumenty kwalifikacyjne zachowują ważność i mogą być nadal stosowane. Takie regulacje zapewnią stosunkowo płynne przejście na dokumenty wprowadzone dyrektywą 2017/2397. Szacuje się, że wymianie podlegać będzie około 10–15 tys. dokumentów, które rozłożą się na okres około 10 lat.

Mając powyższe na względzie, należy ww. regulacje wprowadzić do polskiego systemu prawnego przez zapewnienie odpowiednich przepisów przejściowych w ustawie.

Przedmiotowe zmiany są niezbędne dla wdrożenia dyrektywy 2017/2397, zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoliconego systemu kwalifikacji członków załogi pokładowej statków żegluga śródlądowej. Ujednolicenie to wpłynie nie tylko na zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa żegluga śródlądowej, ale również pozwoli na wydawanie przez Rzeczpospolitą Polską i uznawanie ważności wydawanych na jej podstawie dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, we wszystkich krajach objętych dyrektywą 2017/2397.

Nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy w inny sposób niż przez wdrożenie dyrektywy 2017/2397 w drodze nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej i aktów wykonawczych do tejże ustawy z uwagi na okoliczność, że przedmiotowa materia została już uregulowana na poziomie tych aktów prawnych.

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

W zależności od tego, czy państwa członkowskie posiadają śródlądowe drogi wodne połączone z drogami wodnymi innych państw członkowskich oraz od tego, czy w danym państwie może odbywać się żegluga śródlądowa, państwa członkowskie są zobowiązane odpowiednio do pełnej lub częściowej transpozycji dyrektywy 2017/2397 bądź też zwolnione z takiego obowiązku.

Do państw, które nie muszą wdrażać dyrektywy 2017/2397 lub też wdrożyć ją w niewielkiej części, należą m.in.: Irlandia, Grecja, Hiszpania, Słowenia, Malta, Cypr.

Dyrektywa 2017/2397 określa w szczególności konkretne wymagania w zakresie wymaganej wiedzy, umiejętności, warunków zdrowia dla poszczególnych kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej, pozostawiając niewielką swobodę dla państw członkowskich. Co więcej wymagania te są opracowane w szczególności przez Europejski Komitet do spraw Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) i w znacznym stopniu są oparte na wymaganiach stosowanych przez Centralną Komisję do spraw Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), której członkami są Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria. Niemniej, państwa członkowskie będące jednocześnie członkami CCNR muszą dostosować swoje przepisy do pełnej zgodności z dyrektywą 2017/2397, co aktualnie uczyniły Niemcy i Francja. Dyrektywa 2017/2397 została już również wdrożona przez Finlandię.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członkowie załóg statków żeglugi śródlądowej i osoby zainteresowane byciem członkiem załogi żeglugi śródlądowej	30 000 <  Obecnie dokumenty kwalifikacyjne w służbie pokładowej posiada następująca liczba osób: – świadectwo marynarza 3044, – świadectwo starszego marynarza 3594, – świadectwo bosmana 2748, – świadectwo sternika 1143, – patent przewoźnika 1340, – patent szypra 43, – patent stermotorzysty 17 202, – patenty kapitana (kl. A i kl. B) 3234.	Szacunki własne w oparciu o dane urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie ilości wydanych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej	– Możliwość uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej uznawanych na terenie UE, – nowe wymogi w zakresie uzyskiwania dokumentów, w tym wydłużony okres praktyki, mniejsza liczba egzaminów w ścieżce kariery od młodszego marynarza do kapitana, – obowiązek wymiany niektórych, dotychczasowych dokumentów w okresie przewidzianym w dyrektywie 2017/2397, – zwiększenie rynku pracy o kraje, które dotychczas nie uznawały dokumentów krajowych.
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędy	Dane własne	– Wydawanie, przedłużanie, cofanie i zawieszanie unijnych świadectw kwalifikacji, – opiniowanie spełnienia wymagań przez kandydatów na egzaminatorów, – zatwierdzanie symulatorów, które będą mogły być stosowane na potrzeby egzaminacyjne, – wpisywanie większej ilości danych do krajowej bazy danych.
Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	1	Dane własne	– Konieczność dostosowania bazy danych statków do funkcjonalności przewidzianych w dyrektywie 2017/2397.
Minister Infrastruktury	1	Dane własne	– Powoływanie przewodniczących i prowadzenie list egzaminatorów komisji egzaminacyjnych,

Armatorzy	500	Dane własne	– zatwierdzanie programu szkoleń. – Pewność w zakresie uznawania kwalifikacji członków załóg statków, które armatorzy eksploatują na wodach innych państw członkowskich.
Szkoły i uczelnie prowadzące kształcenie w obszarze żeglugi śródlądowej	10 <		– Możliwość ubiegania się o zatwierdzenie programu szkoleń, – konieczność opracowania programu szkolenia zgodnego z wymaganiami dyrektywy 2017/2397.

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

Projekt ustawy został przedstawiony, na okres 21 dni, do konsultacji publicznych i opiniowania następującym podmiotom zajmującym się żeglugą śródlądową oraz działalnością związaną z zakresem wskazanym w niniejszej ustawie:

- 1) Akademii Morskiej w Szczecinie;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 4) Organizacji przedsiębiorców „Lewiatan”;
- 5) Prezesowi Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 6) Stowarzyszeniu na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 7) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu;
- 8) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią;
- 9) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
- 10) Urzędowi Morskiemu w Gdyni;
- 11) Urzędowi Morskiemu w Szczecinie;
- 12) Zachodniopomorskiemu Uniwersytetowi Technologicznemu;
- 13) Związkowi Rzemiosła Polskiego;
- 14) Związkowi Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 15) Żegludze Mazurskiej Sp. z o.o.

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

W ramach prowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania kilka podmiotów zgłosiło uwagi do projektu rozporządzenia. M.in. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wskazał na potrzebę jednoznacznego wskazania, że członek załogi statku nie tylko musi posiadać, ale również mieć przy sobie i okazywać na żądanie upoważnionych organów, dokument kwalifikacyjny i żeglarską książeczkę pracy – uwaga została uwzględniona. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zwrócił uwagę m.in. na potrzebę wprowadzenia zmian redakcyjnych dla kilku jednostek redakcyjnych – uwagi uwzględnione. Część uwag wymagała jedynie dokładnej analizy i wyjaśnienia, zaś pozostała część nie dotyczyła materii regulowanej w przedmiotowym projekcie ustawy, wykraczała poza zakres wpisu do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów i nie mogła zostać uwzględniona. Szczegółowe zestawienie uwag i stanowiska wnioskodawcy zostało zawarte w raporcie z konsultacji i opiniowania.

Dodatkowo na etapie prac nad sposobem implementacji dyrektywy 2017/2397, a także w trakcie prac nad opracowaniem projektu ustawy, prowadzone były wielokrotnie konsultacje z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej jako organami, które obecnie odpowiadają i będą odpowiadać za proces wydawania dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze śródlądowej.

### 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,500
budżet państwa	0	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,500
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
<b>Wydatki ogółem</b>	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

<b>Saldo ogółem</b>	0	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,500
budżet państwa	0	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,500
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	W ramach planowanego corocznie w ustawie budżetowej limitu wydatków części budżetowej 69 – Żegluga śródlądowa bez dodatkowych zwiększeń z budżetu państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Głównym wydatkiem związanym z implementacją przedmiotowej dyrektywy 2017/2397 będzie konieczność dostosowania i utrzymywania bazy danych do nowych funkcjonalności wynikających z dyrektywy 2017/2397, w tym w szczególności zapewnienie możliwości wymiany danych dotyczących świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych między krajową bazą danych (rejestr krajowy) a bazą danych prowadzoną przez Komisję Europejską, o której mowa w dyrektywie 2017/2397. Pierwotnie zakładano, że unijna baza danych, na wzór Europejskiej Bazy Danych Statków (EHDB), będzie umożliwiała bezpośrednie wprowadzanie wszelkich danych do tej bazy. Ostateczny kształt unijnej bazy danych oraz rejestrów (baz) krajowych ustanowiono dopiero w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych.</p> <p>Mając na względzie stosunkowo krótki okres na zaprojektowanie, wdrożenie, przetestowanie i uruchomienie rejestru krajowego, uwzględniając dodatkowo czas potrzebny na zapewnienie finansowania i zastosowanie procedur przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, z późn. zm.), postanowiono, że dostosowanie rejestru krajowego zostanie podzielone na 2 etapy. Pierwszy etap obejmuje zapewnienie podstawowych funkcjonalności, które pozwolą na osiągnięcie w możliwie najkrótszym czasie gotowości do wydawania/przedłużania unijnych świadectw kwalifikacji i unijnych książeczek pracy, a także opracowanie dokumentacji dla pełnego wdrożenia systemu. Etap ten jest w trakcie realizacji przez Dyrektora Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie w oparciu o środki własne Urzędu i posiadane zasoby kadrowe. Drugim etapem będzie zapewnienie osiągnięcia pełnej funkcjonalności systemu, wymaganego dyrektywą 2017/2397. Na zlecenie Dyrektora Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie sporządzono dokumentację techniczną dla budowy systemu informacji i kontroli kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Celem dokumentu jest przedstawienie założeń oraz wariantowego planu realizacji zadania inwestycyjnego dotyczącego zaprojektowania, budowy i wdrożenia systemu teleinformatycznego informacji i kontroli kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Sporządzenie dokumentacji technicznej dla zadania jest pierwszym krokiem w zakresie realizacji wymogów określonych w art. 83 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych w zakresie przygotowania zamawiającego publicznego do racjonalnego i efektywnego ekonomicznie wydatkowania środków publicznych. Podjęte działania w zakresie analizy potrzeb i wymagań służą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zidentyfikowaniu konkretnej potrzeby,</li> <li>– zbadaniu możliwości jej zaspokojenia z wykorzystaniem zasobów własnych,</li> <li>– zbadaniu możliwości jej zaspokojenia metodami alternatywnymi,</li> <li>– zdefiniowaniu wariantów realizacji,</li> <li>– oszacowaniu kosztów i wskazaniu rozwiązania najbardziej efektywnego do realizacji założonych celów.</li> </ul> <p>Na podstawie powyższego dokumentu określono koszty dostosowania rejestru krajowego, niezbędne do poniesienia na realizację obowiązków wynikających z przepisów UE. Na dzień przygotowania ww. dokumentu panowała odmienna sytuacja ekonomiczna i geopolityczna – m.in. zwiększający się poziom inflacji oraz zmiana kursu euro i dolara amerykańskiego mają istotny wpływ na wysokość kosztów realizacji przedsięwzięcia, dlatego też do kosztów oszacowanych w tym dokumencie doliczono dodatkowe 10% wartości poszczególnych komponentów. Szacunki zawarte w OSR obejmują:</p> <p><b>Wytworzenie oprogramowania dedykowanego:</b> Wytworzenie oprogramowania w oparciu o oprogramowanie open-source obejmuje: wypracowanie standardu usług i danych, wykonanie prac programistycznych, wykonanie API,</p>

integrację z innymi systemami. W realizację zostaną zaangażowani specjaliści: Project Manager, Account, scrum master, Backend developer/Security Engineer, Frontend developer, UX designer, Graphic designer, Tester, IT analytics/architect, DevOps, Communication.

Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024 (główny okres realizacji projektu i osiągnięcia zdefiniowanych celów).

Głównym zadaniem w ramach realizacji projektu będzie zaprojektowanie, budowa i wdrożenie systemu informacji i kontroli kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. W ramach tego zadania wykonawca wyłoniony w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego wytworzy i wdroży System w większości w oparciu o oprogramowanie open-source. W związku z tym większość kosztu budowy i wdrożenia dedykowanego oprogramowania oszacowano na podstawie szacunkowego kosztu zatrudnienia specjalistów.

Koszt wytworzenia oprogramowania został oszacowany na podstawie prognozy zatrudnienia specjalistów wykonawcy, z uwzględnieniem następujących prac/etapów w ramach realizacji przedmiotu zamówienia:

- zarządzanie,
- powstanie założeń rozwiązań systemu, w tym architektury,
- wypracowanie standardu usług i danych, API przez wykonawcę, wymagań na certyfikację, integracji z innymi systemami,
- testy akceptacyjne, w tym audyt bezpieczeństwa systemu (realizowane przez wykonawcę oprogramowania dedykowanego),
- zdolność do certyfikacji bezpieczeństwa i standardów usług i danych,
- rozpoczęcie działania produkcyjnego systemu,
- nadzór autorski nad eksploatacją w okresie stabilizacji systemu.

Dla tak zdefiniowanych prac/etapów przypisano poziom zaangażowania specjalistów (Project Manager, Biuro Projektu, account, scrum master, Backend developer/Security Engineer, Frontend developer, UX designer, Graphic designer, Tester, IT analytics/architect, DevOps, Communication) i oszacowano koszt ich zaangażowania w trakcie realizacji projektu.

Szacowanie kosztu wytworzenia dedykowanego oprogramowania przeprowadzono w oparciu o szacunki własnych kosztów, na podstawie planowanego zaangażowania w trakcie realizacji projektu powyżej wymienionych specjalistów.

#### **Zakup licencji oprogramowania standardowego:**

Środowisko pracy Systemu: Zakup narzędzi modelowanie procesów UML, licencja bazy danych z szyfrowaniem, licencje narzędziowe i systemowe dla sprzętu serwerowego – około 10% kosztów oprogramowania wytwarzanego.

Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024.

Jak wskazano powyżej, System będzie w większości wytwarzany w oparciu o oprogramowanie open source. Jednak ze względu na wymagania związane z bezpieczeństwem informacji oraz późniejszym utrzymaniem i rozwojem systemu przez Zamawiającego w okresie odniesienia jest konieczne uwzględnienie nakładów na zakup oprogramowania standardowego, w tym:

- licencji bazy danych – narzędzia open source mogą nie zapewnić wystarczającego poziomu bezpieczeństwa dla bazy danych, w której przechowywane będą między innymi dane osobowe, w tym dane wrażliwe (informacja na temat stanu zdrowia członka załogi pokładowej).

Na podstawie analizy rynku przyjęto, że koszt ww. narzędzi wyniesie nie mniej niż 10% kosztów oprogramowania wytwarzanego. Przyjęto, że licencje zostaną odebrane w 2023 oraz 2024 roku.

#### **Zakup licencji oprogramowania standardowego – Zespół projektowy:**

Zakup oprogramowania standardowego dla:

- zespołu projektowego – tworzenie oraz weryfikacja dokumentów zarządczych (harmonogramy czy rejestry projektowe) i dokumentów analitycznych (zgodnie z UML / BPMN),
- nowo zatrudnionych pracowników na pełny etat – oprogramowanie systemowe i biurowe oraz oprogramowanie niezbędne do realizacji pełnionych zadań.

Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024.

#### **Zakup infrastruktury – zespół projektowy/nowo zatrudnieni:**

Zakup sprzętu biurowego (laptop lub komputer stacjonarny 3 szt., tablet 2 szt., urządzenie wielofunkcyjne 1 szt., zestaw wideokonferencyjny 1 szt., na potrzeby realizacji projektu zespołu utrzymania i rozwoju.

Rok poniesienia wydatku: 2024.

**Nadzór ekspercki – Inżynier Kontraktu:**

Usługa wsparcia zewnętrznej firmy doradczej w przygotowaniu i przeprowadzeniu przetargów (SIWZ, SOPZ, komisja przetargowa), wsparcie doradcze w realizacji merytorycznej projektu, udział w odbiorach produktów, testach.

Na podstawie analizy rynku przyjęto, że koszt usług w tym zakresie wyniesie nie więcej niż 10% kosztów realizacji projektu z pominięciem kosztów zarządzania projektem i kosztów pośrednich ponoszonych przez beneficjenta oraz kosztów utrzymania i eksploatacji.

Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024.

**Testy akceptacyjne, audyt bezpieczeństwa i dostępności:**

Przeprowadzenie testów bezpieczeństwa systemu teleinformatycznego, w tym jego dostępności przez zewnętrznego audytora. Specjalistyczne, kompleksowe testy: akceptacyjne, bezpieczeństwa, wydajnościowe, UAT, integracyjne, akceptacyjne kodów źródłowych (automatyczne) oraz dostępności (WCAG 2.1).

Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024.

**Zakup infrastruktury – środowisko produkcyjne/testowe/szkoleniowe/back’up:**

Zakup uzupełniającego sprzętu serwerowego – serwery blade 4 szt., półka do macierzy 1 szt., rozbudowa środowiska do wykonywania kopii bezpieczeństwa, kontrakt serwisowy na 5 lat.

**Koszty osobowe związane z potrzebą utrzymania i rozwoju systemu teleinformatycznego służącego do prowadzenia rejestrów w kolejnych latach, począwszy od 2023 r. :**

Przyjęto, że dla zapewnienia realizacji nowych obowiązków związanych z zapewnieniem prawidłowej obsługi bazy danych będzie niezbędne zatrudnienie informatyków lub specjalistów branż pokrewnych do pełnienia następujących ról:

- specjalista do spraw utrzymania i wdrażania systemów teleinformatycznych,
- administrator bazy danych,
- administrator merytoryczny,
- specjalistów „helpdesk” dla pozostałych Urzędów Żeglugi Śródlądowej (dalej: „UZŚ”).

W oparciu o średnią wynagrodzeń pracowników sektora IT, szacuje się, że koszt utworzenia 1 etatu w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w skali miesiąca wyniesie 10 000 zł, co w skali roku daje kwotę 120 000 zł.

Przyjęto, że nowe etaty w UZŚ w Szczecinie powinny powstać od początku 2024 r.

Zakres obowiązków 3 dodatkowych osób zatrudnionych w UZŚ w Szczecinie będzie obejmował zadania związane z wdrożeniem i utrzymaniem systemu informatycznego oraz jego utrzymaniem, rozbudową i dostosowaniami do zmian w prawie (począwszy od 2024 r.).

Suma kosztów związanych z utworzeniem nowych etatów w UZŚ w Szczecinie i ich utrzymanie w latach kolejnych wynosi:

$$120\ 000\ \text{zł} * 3\ \text{etaty} = 360\ 000\ \text{zł (rocznie)}.$$

**Koszty zapewnienia trwałości projektu, począwszy od 2024 r.,**

Powyższa kwota obejmuje:

1. Koszty odnawiania licencji oprogramowania standardowego.
2. Koszty wprowadzania zmian w oprogramowaniu w zakresie dostosowania do zmieniających się przepisów prawa.
3. Zwiększone zużycie energii elektrycznej.
4. Ubezpieczenie sprzętu.
5. Bieżące utrzymanie urządzeń.
6. Okresowe zakupy materiałów eksploatacyjnych.
7. Naprawy sprzętu komputerowego i elektronicznego (po okresie gwarancji uzyskanych wraz z zakupem).
8. Szkolenia.

Zadania	
Wytworzenie Oprogramowania Dedykowanego	1 664 190,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (środowisko pracy systemu)	166 419,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (Zespół projektowy)	19 800,00
Zakup infrastruktury (Zespół projektowy)	56 100,00
Testy akceptacyjne, audyt bezpieczeństwa i dostępności	162 360,00
Szkolenia	
Zespół projektowy	41 250,00
Eksploatacja	36 300,00
Zarządzanie i utrzymanie wysokodostępnym i skalowalnym środowiskiem z wirtualizacją	13 970,00
Konfiguracja, zarządzanie i optymalizacja systemu wykonywania kopii bezpieczeństwa oraz backup'u	6 380,00
Konfiguracja systemów bezpieczeństwa ochrony sieci wraz z logowaniem i analizą zdarzeń (incydentów)	7 590,00
Zakup infrastruktury (Środowisko produkcyjne/testowe/szkoleniowe/back'up)	
Półka dyskowa do macierzy Dell EMC ME424 Storage Expansion Enclosure 24x 3,84TB SSD, 5Y	385 000,00
Rozszerzenie systemu kopii zapasowych Dell EMC Avamar DP4400	209 000,00
Serwer PowerEdge MX740C (4 szt.)	595 320,00
QLogic FastLinQ 41262 (8 szt.)	27 060,00
Dell EMC MX9116N (2 szt.)	212 421,00
Dell EMC MX7116N (2 szt.)	89 298,00
Zakup HSM (Sprzętowy Moduł Bezpieczeństwa) – 2 urządzenia pracujące w układzie niezawodnościowym wraz z pieczęcią elektroniczną	216 480,00
Wykonanie podłączenia środowiska produkcyjnego do sieci gov.net (Integracja z systemem PESEL)	19 618,50
Zakup sprzętu do personalizacji dokumentów	
Printer ZXP Series 9; Dual Sided, Dual-Sided Lamination, UK/EU Cords, USB, 10/100 Ethernet, 5Y gwarancja	239 985,90
Drukarkd do personalizacji wklejek do dokumentów książeczkowych	54 120,00
Zakup sprzętu do digitalizacji dokumentów	
Skaner dokumentowy – Skaner Fujitsu fi-7160 (8 szt.)	73 392,00
Skaner do zdjęć – Skaner Fujitsu fi-65F (8 szt.)	48 092,00
Inżynier Kontraktu (Nadzór ekspercki)	
Zarządzanie projektem – wynagrodzenia pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami Projektu	465 696,00
Koszty zapewnienia trwałości projektu	1 438 690,00
Koszty osobowe związane z potrzebą utrzymania i rozwoju systemu teleinformatycznego służącego do prowadzenia rejestrów w kolejnych latach	3 240 000,00
Elementy opcjonalne	
Przygotowanie do finansowanie projektu ze środków UE (dokumentacja aplikacyjna: SW, WoD)	67 650,00
Promocja	128 535,00

Koszty osobowe związane z realizacją projektu realizowanego ze środków UE	240 000,00
<b>RAZEM</b>	<b>10 411 797,40</b>

Razem 10,412 mln zł, w tym: budowa i wdrożenie 5,733 mln zł oraz koszty obsługi i zapewnienia trwałości 4,679 mln zł.

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania mające na celu pozyskanie chociażby części środków na sfinansowanie budowy bazy danych spoza budżetu państwa – w ramach Krajowego Programu Odbudowy w ramach reformy dotyczącej e-usług publicznych. Przedmiotowa baza danych stanowi jeden z komponentów całej inwestycji: C2.1.1 E-usługi publiczne, rozwiązania IT usprawniające funkcjonowanie administracji i sektorów gospodarki oraz technologie przełomowe w sektorze publicznym, gospodarce i społeczeństwie (Reforma: C2.1. Zwiększenie skali zastosowań rozwiązań cyfrowych w sferze publicznej, gospodarce i społeczeństwie). Inwestycja ta została zaklasyfikowana i ma być finansowana z części bezzwrotnej. Obecnie, całkowita wartość inwestycji jest szacowana na około 60 mln zł. Na tym etapie nie jest możliwe podanie wartości poszczególnych komponentów, a ostateczna kwota zostanie dopiero ustalona. Mając na uwadze warunki finansowania projektów w ramach KPO, należy podkreślić, że nie dopuszcza się m.in. finansowania wynagrodzeń pracowników oraz kosztów związanych z utrzymaniem i zapewnieniem trwałości projektu. Dodatkowo należy wskazać, że finansowanie projektów w ramach KPO musi zostać zakończona do III kwartału 2026 r.

Mając na względzie powyższe, nawet w przypadku zakwalifikowania się tego komponentu w ramach KPO, jest niezbędne współfinansowanie ze środków budżetowych.

Aktualnie nie można jednoznacznie wskazać, czy przedmiotowa baza danych będzie mogła zostać sfinansowana, z któregoś z programów operacyjnych (po uruchomieniu perspektywy finansowej 2021–2027). Jeżeli taka możliwość się pojawi, np. z programu Feliks, zakłada się złożenie wniosku. Mając to na względzie, koszty związane z ewentualnym przygotowaniem do finansowania projektu ze środków UE zostały wykazane jako opcjonalne.

Pozostałe obowiązki nakładane projektem ustawy na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w tym w szczególności konieczność zapewnienia blankietów dokumentów zgodnych z wzorami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji, będą realizowane w ramach środków własnych będących w dyspozycji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, bez konieczności dodatkowych zwiększeń wydatków budżetu państwa. Chociaż konieczność zabezpieczenia druków będzie generować koszty, których dokładne oszacowanie będzie możliwe dopiero po opracowaniu przeprowadzeniu szacowania wartości zamówienia, należy się spodziewać, że ze względu na fakt, że znaczna część dokumentów będzie wydawana w formie wpisu do żeglarskiej książeczki pracy, a nie jak dotychczas w formie wydania papierowego dokumentu, oszczędności z tego tytułu będą częściowo niwelować wzrost kosztów produkcji pozostałych druków. Niemniej szacuje się, że zakup stosownych blankietów tych dokumentów będzie powodował zwiększenie wydatków na ten cel średniorocznie o około 10–20 tys. zł dla każdego z UŻŚ.

Dodatkowo zwiększone wydatki, związane z wprowadzaniem nowych odpowiednio zabezpieczonych wzorów dokumentów, będą rekompensowane nową wysokością opłat za ich wydawanie, zgodnie z poniższym zestawieniem:

		Nowa opłata	Obecna opłata
1.	Kwalifikacje zawodowe		
1	Za egzamin na:		
	1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana	500 zł	150 zł
	2) unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	300 zł	–
	3) szczególne zezwolenie dla kapitana	250 zł	–
	4) pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	300 zł	100 zł–150 zł

2	Za zatwierdzenie symulatora, na którym ma się odbywać egzamin	2000 zł	
3	Za uznanie lub odnowienie uznania jednostki edukacyjnej (opłata uwzględnia przeprowadzenie kontroli)	1000 zł	–
4	Za unijne świadectwo kwalifikacji kapitana (opłata uwzględnia wpisy o posiadanych szczególnych zezwoleniach dla kapitana)	100 zł	50
5	Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	100 zł	–
6	Za szczególne zezwolenie dla kapitana	50 zł	–
7	Za pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	50 zł	25 zł–50 zł
8	Za przedłużenie ważności dokumentu, o którym mowa odpowiednio w pkt 4–7	50% opłaty określonej odpowiedni o w pkt 4–7	–
2.	Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy		
1	Za żeglarską książeczkę pracy	100 zł	30 zł
2	Za dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy	100 zł	30 zł
3	Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania	25 zł	Opłata skarbowa
4	Za dziennik pokładowy	100 zł	Opłata skarbowa

Należy również spodziewać się nieznacznego wzrostu wydatków na funkcjonowanie komisji egzaminacyjnych. Obecne wynagrodzenia dla członków komisji egzaminacyjnych, określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 200 r. o żegludze śródlądowej, znacząco odbiegają od stawek rynkowych i powodują trudności w kompletowaniu wysoko wyspecjalizowanych egzaminatorów. Także wynajem statków i sali na potrzeby przeprowadzenia egzaminu od czasu ustalenia dotychczasowej opłaty poszły znacząco w górę. Środki na ten cel będą pochodzić ze środków będących już w dyspozycji dyrektorów urzędów żegludgi śródlądowej (część 69) i będą sfinansowane bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Szacuje się, że średniorocznie wydatki każdego z urzędów na ten cel wzrosną o około 15–25 tys. i nie zostały ujęte w kwocie wydatków budżetu państwa w tabeli w punkcie 6 OSR.

Rekompensatę zwiększonych wydatków na ten cel będzie częściowo stanowić podniesiona wysokość opłat za przystąpienie do egzaminu (zestawienie powyżej). Ustalając nowe stawki opłat uwzględniono również fakt, że dotychczasowa wysokość opłat była ustalona w 2000 r., tj. 22 lata temu, i wymagają one urealnienia do dzisiejszego poziomu cen.

Szacuje się, że wzrost wpływów do budżetu państwa z tytułu aktualizacji dotychczasowych opłat powinien wynieść około 50 tys. zł. Wyliczenia te mają wyłącznie charakter orientacyjny i prezentują minimum zwiększonych wpływów, jakie można przyjąć za niemalże pewne do osiągnięcia w każdym roku. Nie jest możliwe na obecnym etapie przyjęcie miarodajnych szacunków do dokonania tychże obliczeń, w oparciu o lata dotychczasowe. Wynika to m.in. z następujących kwestii:

- zmniejszona liczba dokumentów kwalifikacyjnych,
- zmniejszona liczba egzaminów niezbędnych do zaliczenia w ścieżce kariery członka załogi statku,
- zmiana wymagań egzaminacyjnych,
- wydłużony okres nabywania praktyki niezbędnej do zdobycia kwalifikacji, zwłaszcza na wstępnym etapie ścieżki kariery członka załogi pokładowej,

	<p>– niemalże 10-letni okres przejściowy, w którym można posługiwać się dotychczas uzyskanymi dokumentami i dokonywać ich wymiany,</p> <p>– możliwość zdobywania dokumentów kwalifikacyjnych i żeglarskich książeczek pracy w innych państwach członkowskich.</p> <p>Podkreślić przy tym należy, że ilość osób egzaminowanych i ubiegających się o wydanie dokumentów kwalifikacyjnych w obecnym systemie kwalifikacji jest różna każdego roku i nie wynika z przewidywalnych czynników. Dlatego też przyjęto, że już przy liczbie 200 osób przeegzaminowanych i 200 wydanych dokumentach będących połączeniem dokumentów kwalifikacyjnych i żeglarskich książeczek pracy, które to wydają się pewne do osiągnięcia, wzrost dochodów wyniesie około 50 000 zł. Nie wyklucza to, że kwoty te w przynajmniej niektórych latach będą znacznie wyższe.</p> <p><b>Szczegółowe wyliczenia dotyczące skutków finansowych znajdują się w załączniku do oceny skutków regulacji.</b></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 w tym osoby niepełnosprawne i starsze	0	-0,050	-0,050	-0,050	-0,050	-0,050	-0,500
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Ułatwienie eksploatacji polskich statków żeglugi śródlądowej na drogach wodnych innych państw członkowskich. Możliwość zatrudnienia osób posiadających kwalifikacje w żegludze śródlądowej uzyskane w innych państwach członkowskich.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Ułatwienie eksploatacji polskich statków żeglugi śródlądowej na drogach wodnych innych państw członkowskich. Możliwość zatrudnienia osób posiadających kwalifikacje w żegludze śródlądowej uzyskane w innych państwach członkowskich.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe w tym osoby niepełnosprawne i starsze	Członkowie załóg statków – możliwość uzyskania w Rzeczypospolitej Polskiej dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze śródlądowej uznawanych na drogach wodnych innych państw członkowskich, a także uznawanie w Rzeczypospolitej Polskiej kwalifikacji uzyskanych przez nich w innych państwach członkowskich, co pośrednio może się przełożyć na łatwiejsze poszukiwanie zatrudnienia przez osoby posiadające kwalifikacje zawodowe. Dyrektywa 2017/2397 wprowadza nowe wymagania w zakresie uzyskiwania kwalifikacji w żegludze śródlądowej. O ile minimalny wiek do uzyskania uprawnień określony w dyrektywie 2017/2397 jest zbliżony do regulacji krajowych i wyłącznie w przypadku świadectwa marynarza wymaga obniżenia z 18 na 17 lat, to okres niezbędnej praktyki do uzyskiwania uprawnień, zwłaszcza w zakresie niższych kwalifikacji ulega znacznemu wydłużeniu. Należy jednak wziąć pod uwagę, że wraz ze wzrostem praktyki pływania, wzrastają doświadczenie i kompetencje takiego członka załogi. Mając to na względzie, skład załogi dla poszczególnych rodzajów statków, określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 200 r. o żegludze śródlądowej, zostanie odpowiednio dostosowany do tych nowych wymagań. Pozwoli to na znaczące zmniejszenie ewentualnych negatywnych konsekwencji wynikających z wydłużenia okresu uzyskiwania kolejnych kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Należy również zauważyć, że w celu jak największej ochrony praw nabytych dyrektywa 2017/2397 przewiduje 10-letni okres przejściowy, w trakcie którego osoby posiadające dotychczasowe dokumenty kwalifikacyjne będą mogły się dalej nimi posługiwać, a także wymienić na nowe dokumenty unijne o w miarę						

		<p>zbliżonych uprawnieniach, a po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie praktyki pływania, szczegółowo określonej w dyrektywie 2017/2397, również na wyższe kwalifikacje.</p> <p>W związku z dostosowaniem wysokości opłat do podniesionych kosztów przeprowadzania egzaminów oraz związanych z wydawaniem zabezpieczonych dokumentów obywatel zainteresowany uzyskaniem dokumentu kwalifikacyjnego będzie musiał ponieść nieznacznie wyższą opłatę niż ma to miejsce obecnie. Wysokość opłat pozostaje jednak na poziomie, który nie stanowi bariery w uzyskaniu takiego dokumentu.</p> <p>Projekt ustawy nie ma bezpośredniego wpływu na osoby niepełnosprawne oraz starsze, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny.</p>
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	–
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		–
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<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 type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...		<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy  Częściowa elektronizacja związana z bazą danych i wymianą informacji między państwami członkowskimi
<p><b>Komentarz:</b></p> <p>Dyrektywa 2017/2397 wprowadza nowy system kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Przewiduje harmonizację warunków uzyskiwania tych kwalifikacji na terenie UE, a także jednolite wzory dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy oraz dzienników pokładowych.</p> <p><u>Członkowie załóg statków</u>  Ujednolicenie to wymusza m.in. konieczność, uwzględniając okresy przejściowe, wymiany wyżej wymienionych dokumentów na nowe dokumenty.</p> <p><u>Urzędy żeglugi śródlądowej</u>  Dyrektywa 2017/2397 ma wpływ na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, którzy będą zobowiązani m.in. do wprowadzania większej ilości danych do bazy danych, wymiany zastępowanych dokumentów, a także dostosowania procedur do wydawania nowych dokumentów kwalifikacyjnych. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych jest jedynie wycinkiem całego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, niewielką liczbę wydawanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także fakt, że wymiana dotychczasowych dokumentów jest przewidziana na okres 10 lat, dodatkowe obciążenie będzie na poziomie akceptowalnym i będzie mogło być realizowane w oparciu o dotychczasowe zasoby kadrowe urzędów żeglugi śródlądowej.</p> <p><u>Komisje egzaminacyjne</u></p>		

Dyrektywa 2017/2397 ma niewielki wpływ na funkcjonujące obecnie komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żegluga śródlądowej. Będzie wymagała m.in. przeprowadzania egzaminów zgodnie z wymaganiami egzaminacyjnymi określonymi szczegółowo w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia, przy czym wymagania te nie odbiegają znacząco od tych uregulowanych obecnie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żegluga śródlądowej. Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 wprowadza możliwość przeprowadzania egzaminów na unijne świadectwo kapitana oraz szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żegluga z wykorzystaniem radaru, niemniej na obecną chwilę wydaje się, że w Rzeczypospolitej Polskiej nie ma takich symulatorów i komisja będzie przeprowadzać egzamin praktyczny, tak jak ma to miejsce obecnie, tj. na statku.

#### Szkoły ponadpodstawowe i uczelnie prowadzące kształcenie w żegludze śródlądowej

W celu zachowania preferencyjnych warunków uzyskiwania kwalifikacji w żegludze śródlądowej przez absolwentów tych szkół i uczelni będzie niezbędnym (w zakresie unijnych świadectw kwalifikacji), aby placówka edukacyjna opracowała program szkolenia obejmujący zagadnienia pozwalające na osiągnięcie kompetencji, przypisanych do odpowiednich kwalifikacji, dla poziomu operacyjnego lub zarządzającego, określonych szczegółowo w dyrektywie 2017/2397 oraz w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia, a także uzyskanie zatwierdzenia takiego programu szkolenia.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy będzie miał nieznaczny wpływ na rynek pracy. Ułatwi bowiem eksploatację polskich jednostek pływających na wodach śródlądowych innych państw członkowskich, co może się przełożyć na nieznaczne zwiększenie potrzeb kadrowych armatorów, także pozwoli na zatrudnianie przez polskich przedsiębiorców osób posiadających kwalifikacje zawodowe w żegludze uzyskane w innych państwach członkowskich.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> inne: ...	

Omówienie wpływu	<p>Informatyzacja – nowelizuje się przepisy dotyczące krajowej bazy danych, tak aby gromadzone w niej dane uwzględniały informacje dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszono lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone lub które wygasły, a także zasady postępowania z tymi danymi, tak aby przepisy te uwzględniały wymagania dyrektywy 2017/2397.</p> <p>Zdrowie – ustawa reguluje kwestie związane z uzyskiwaniem świadectwa zdrowia członka załogi statku, w tym w szczególności kryteria stanu zdrowia dotyczące schorzeń, w oparciu o które lekarz uprawniony do badań profilaktycznych będzie miał możliwość dokonania oceny stanu zdrowia. Wydłuża się znacząco maksymalny okres ważności badań lekarskich. Sprawy badań lekarskich są obecnie uregulowane w szczególności w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żegluga śródlądowej. Rozporządzenie to m.in. przewiduje maksymalne okresy ważności badań lekarskich w zależności od wieku członka załogi, które wynoszą: 2 lata w przypadku osób do 50. roku życia, 1 rok dla osób po 60. roku życia, natomiast okresy ważności świadectw zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w przypadku osób, które ukończyły 60. rok życia, na okres nie dłuższy niż 5 lat, a w przypadku osób, które ukończyły 70. rok życia, na okres nie dłuższy niż 2 lata. Choć wymagania w zakresie warunków zdrowotnych nie uległy znaczącej różnicy, to zostały one w sposób bardziej szczegółowy, niż ma to miejsce obecnie, określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia.</p>
------------------	--

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się w I/II kwartale 2023 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 2017/2397, z chwilą wejścia w życie ustawy i jej aktów wykonawczych, niezbędnych do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397, osiągnięty zostanie zamierzony efekt. Miernikiem efektu będzie uzyskanie zgodności ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto drugim miernikiem zgodnie z art. 35 dyrektywy 2017/2397 będzie ocena funkcjonowania przepisów wdrożonych niniejszą ustawą w zakresie ujednoliconego systemu kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, co nastąpi do dnia 17 stycznia 2028 r.

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

Brak.

Zadania/Rok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	RAZEM
Wytworzenie Oprogramowania Dedykowanego		920040,00	744150,00									1664190,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (Środowisko pracy systemu)		166419,00										166419,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (Zespół projektowy)		19800,00										19800,00
Zakup infrastruktury (Zespół projektowy)		56100,00										56100,00
Testy akceptacyjne, audyt bezpieczeństwa i dostępności		81180,00	81180,00									162360,00
<b>Szkolenia</b>												
Zespół projektowy		41250,00										41250,00
Eksploatacja		18150,00	18150,00									36300,00
Zarządzanie i utrzymanie wysokodostępnym i skalowalnym środowiskiem z wirtualizacją		13970,00										13970,00
Konfiguracja, zarządzanie i optymalizacja systemu wykonywania kopii bezpieczeństwa oraz backup'u		6380,00										6380,00
Konfiguracja systemów bezpieczeństwa ochrony sieci wraz z logowaniem i analizą zdarzeń (incydentów)		7590,00										7590,00
<b>Zakup infrastruktury (Środowisko produkcyjne/testowe/szkoleniowe/back'up)</b>												
Półka dyskowa do macierzy Dell EMC ME424 Storage Expansion Enclosure 24x 3,84TB SSD, 5Y		385000,00										385000,00
Rozszerzenie systemu kopii zapasowych Dell EMC Avamar DP4400		209000,00										209000,00
Serwer PowerEdge MX740C (4 szt.)		595320,00										595320,00
QLLogic FastLink 41262 (8 szt.)		27060,00										27060,00
Dell EMC MX9116N (2 szt.)		212421,00										212421,00
Dell EMC MX7116N (2 szt.)		89298,00										89298,00
Zakup HSM (Sprzętowy Moduł Bezpieczeństwa) - 2 urządzenia pracujące w układzie niezawodnościowym wraz z pieczęcią elektroniczną			216480,00									216480,00
Wykonanie podłączenia środowiska produkcyjnego do sieci gov.net (Integracja z systemem PESEL)		19618,50										19618,50
<b>Zakup sprzętu do personalizacji dokumentów</b>												
Printer ZXP Series 9; Dual Sided, Dual-Sided Lamination, UK/EU Cords, USB, 10/100 Ethernet, 5Y gwarancja		239985,90										239985,90
Drukarkę do personalizacji wkładek do dokumentów książeczkowych		54120,00										54120,00
<b>Zakup sprzętu do digitalizacji dokumentów</b>												
Skaner dokumentowy - Skaner Fujitsu fi-7160 (8 szt.)		73392,00										73392,00
Skaner do zdjęć - Skaner Fujitsu fi-65F (8 szt.)		48092,00										48092,00
Inżynier Kontraktu (Nadzór ekspercki)		243540,00	243540,00									487080,00
Zarządzanie projektem - wynagrodzenia pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami Projektu		232848,00	232848,00									465696,00
Koszty zapewnienia trwałości projektu			25300,00	131010,00	131010,00	131010,00	171600,00	212190,00	212190,00	212190,00	212190,00	1438690,00
Koszty osobowe związane z potrzebą utrzymania i rozwoju systemu teleinformatycznego służącego do prowadzenia rejestrów w kolejnych latach			360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	360000,00	3240000,00
<b>Elementy opcjonalne</b>												
Przygotowanie do finansowania projektu ze środków UE (dokumentacja aplikacyjna: SW, WoD)			67650,00									67650,00
Promocja		13530,00	115005,00									128535,00
Koszty osobowe związane z realizacją projektu współfinansowanego ze środków UE		120000,00	120000,00									240000,00
<b>RAZEM</b>	<b>0,00</b>	<b>3894104,40</b>	<b>2224303,00</b>	<b>491010,00</b>	<b>491010,00</b>	<b>491010,00</b>	<b>531600,00</b>	<b>572190,00</b>	<b>572190,00</b>	<b>572190,00</b>	<b>572190,00</b>	<b>10411797,40</b>

5733107,40  
Budowa i wdrożenie

4678690,00  
Koszty obsługi i zapewnienia trwałości

## **Raport z konsultacji publicznych i opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (UC116)**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC116) został skierowany do opiniowania i konsultacji publicznych przy piśmie z dnia 9 marca 2022 r., znak: DGWiŻŚ-1.0210.3.2021

W ramach opiniowania i konsultacji publicznych projekt ustawy został przekazany do:

- 1) Akademia Morska w Szczecinie;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Konfederacja Pracodawców Polskich;
- 4) Konfederacja „Lewiatan”;
- 5) Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 6) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 7) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
- 8) Urząd Morski w Gdyni;
- 9) Urząd Morski w Szczecinie;
- 10) Uniwersytet Morski w Gdyni;
- 11) Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny;
- 12) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu;
- 13) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią;
- 14) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 15) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 16) Żegluga Mazurska Sp. z o.o.

Ponadto projekt rozporządzenia 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 rozporządzenia 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 projekt nie podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ramach opiniowania i konsultacji publicznych uwagi zgłosili: Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie, Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, Prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”.

Zestawienie zgłoszonych uwag i stanowisko do nich przedstawia poniższa tabela.

Uwagi zgłoszone do projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC116)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z uzasadnieniem
1	Urząd Morski w Gdyni	<p>Urząd Morski w Gdyni proponuje wykreślenie w obecnie obowiązującej ustawie <b>o żegludze śródlądowej</b> (Dz.U.2020 poz.1863) całej treści art. 18 ust. 2 (Rozdział 4 - Rejestr administracyjny i pomiar statków) i zastąpienie art. 18 ust. 2 poniższą treścią:</p> <p><b>Art. 18. ust. 2</b></p> <p>Wpisowi do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej podlegają skutery wodne o napędzie mechanicznym i mocy silnika przekraczającej 15kW przeznaczone lub używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji jako jachty rekreacyjne lub komercyjne. Pozostałe statki, inne niż skutery wodne używane do uprawiania sportu lub rekreacji lub statek do połowu ryb, o długości do 24m na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24m (Dz. U. 2020. poz.1500) mogą być rejestrowane w zależności od budowy kadłuba i jego wyposażenia jako statki morskie lub statki żeglugi śródlądowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – zakres proponowanej regulacji wykracza poza wpis do Wykazu prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów, który obejmuje wyłącznie regulacje związane z implementacją dyrektywy 2017/2397, która powinna zostać wdrożona w możliwie najkrótszym czasie.</p>
2	Urząd Morski w Szczecinie	<p>Wątpliwości budzi umieszczenie w art. 35 zmienianej ustawy, obok unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, dotychczas obowiązujących dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje, tj. patentu żeglarskiego uprawniającego do kierowania statkiem, patentu mechanika statkowego uprawniającego do obsługi maszyn napędowych oraz świadectwa uprawniającego do zajmowania innych stanowisk na statku. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ( UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE w art. 4 ust. 1 przewiduje, iż państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej uprawiający żeglugę na unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3. Dlatego, w kontekście brzmienia tego przepisu wydaje się, iż posiadanie przez członka załogi potwierdzenia posiadania kwalifikacji przewidzianych w art. 35 ust. 2 pkt 3,4 i 5 będzie niewystarczające do uprawiania żeglugi nawet na śródlądowych drogach wodnych na terytorium RP, które są również unijnymi śródlądowymi drogami wodnymi.</p>	<p>Podkreślić należy, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ( UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE ma zastosowanie wyłącznie do członków załogi pokładowej, ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego oraz ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących rodzajach jednostek pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) statkach o długości co najmniej 20 metrów;</li> <li>b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;</li> <li>c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) holowania lub pchania statków, o których mowa w lit. a) i b);</li> <li>(ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;</li> <li>(iii) przemieszczania statków, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;</li> </ul> </li> </ul>

			<p>d) statkach pasażerskich;</p> <p>e) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE 11);</p> <p>f) rządzeniach pływających.</p> <p>W zakresie żeglugi pozostałych statków oraz członków załogi w służbie mechanicznej zastosowanie mają kwalifikacje krajowe, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 3,4 i 5 projektu ustawy.</p>
3	Urząd Morski w Szczecinie	Należy również podkreślić, iż zmiana art. 35 ust. 5 przewidująca uzależnienie ważności unijnych świadectw kwalifikacji od terminu ważności świadectwa zdrowia wymagać będzie nowelizacji rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej ( Dz. U. 2003. 199.1949).	Zostanie wydane nowe rozporządzenie regulujące przedmiotową materię.
4	Urząd Morski w Szczecinie	<p>Ponadto wnosimy następujące uwagi o charakterze redakcyjnym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Art. 35 ust. 7 zmienianej ustawy powinien brzmieć: „ Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w ust. 2, <b>których ważność wygasła lub wygaśnie</b>, na wniosek posiadacza dokumentu.”</li> <li>2. Art. 36d ust. 5, 6 i 7 zmienianej ustawy: wyraz „wnioskodawca” powinien być napisany małą literą.</li> <li>3. Art. 36g ust. 1 zmienianej ustawy - ponieważ przepis odnosi się zarówno do dokumentów kwalifikacyjnych, jak i szczególnych zezwoleń, powinien on <i>in fine</i> brzmieć: „,dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument <b>lub zezwolenie.</b>”</li> <li>4. § 36k ust. 7 zmienianej ustawy powinien brzmieć „ W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2, dyrektor urzędu <b>żeglugi śródlądowej</b> przeprowadza kontrolę w tym zakresie.”</li> </ol>	Uwagi zostały uwzględnione
5	Polska Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego	W związku z dostrzeżeniem przez ustawodawcę potrzeby zmiany, w tym uzupełnienia otoczenia regulacyjnego dla sektora żeglugi śródlądowej w Polsce, a także mając na uwadze plany rozwoju gałęzi gospodarki w postaci sektora transportu wodnego śródlądowego wyrażone w programie rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”, w tym także plany zrównoważonego rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce prowadzonego z poszanowaniem środowiska przyrodniczego, w tym m.in. wzrostu jakości powietrza, niezbędnym jest	Uwagi nieuwzględnione – zakres proponowanej regulacji wykracza poza wpis do Wykazu prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów, który obejmuje wyłącznie regulacje związane z implementacją dyrektywy 2017/2397, która powinna zostać wdrożona w możliwie najkrótszym czasie.

naszym zdaniem także właściwe uregulowanie w ramach tej nowelizacji rynku paliw dla żeglugi śródlądowej, który w chwili obecnej charakteryzuje się fragmentaryczną regulacją oraz nie do końca efektywnym systemem nadzoru nad tym rynkiem.

#### I. Zidentyfikowane nieprawidłowości na rynku paliw żeglugowych

W zakresie identyfikowanych przez POPIHN nieprawidłowości na rynku paliw żeglugowych zaobserwować można je w następujących obszarach:

- 1) 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 dla żeglugi śródlądowej oraz miejsc (portów, przystani), w których legalnie mogą prowadzić operację dostaw tych paliw, co sprzyja ukrywaniu się tych podmiotów w ogólnej liczbie ok. 5,8 tys. wydanych aktywnych koncesji dotyczących paliw ciekłych;
- 2) braku właściwej identyfikacji miejsc oraz sposobu prowadzenia dostaw paliw do żeglugi śródlądowej z uwzględnieniem infrastruktury stacjonarnej oraz dostaw autocysternami;
- 3) braku wystarczających instrumentów służących do analizy ilości i rodzajów paliw dostarczanych do żeglugi śródlądowej w danym roku kalendarzowym;
- 4) nielegalnym praktykom 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 (pomimo, że jest ono zabarwione i oznakowane) do celów napędowych lub opałowych, nie płacąc wymaganych podatków;
- 5) nielegalnym praktykom odbiorców i przedsiębiorców handlujących paliwami, gdzie paliwo nie trafia na jednostkę pływającą tylko do nielegalnego odbarwienia oraz sprzedaży jako paliwo silnikowe lub grzewcze;
- 6) nielegalnym praktykom dostawców paliw żeglugowych obracających zarówno paliwami lądowymi, jak i żeglugowymi, którzy w porozumieniu (zmowie) z klientami będącymi uprawnionymi podmiotami zużywającymi kupują fałszywe dokumenty dostaw na statki, których nigdy fizycznie nie wykonują lub wykonują tylko częściowo, a w rzeczywistości wyprowadzają sami nielegalnie paliwo do zużycia na lądzie (cele napędowe lub grzewcze);
- 7) wykorzystania infrastruktury portowej do przeładunku paliw ciekłych, w tym infrastruktury transportowej paliw żeglugowych przeznaczonej

		<p>teoretycznie do zaopatrywania statków, jednak realnie do regularnej podaży paliw silnikowych na ląd z naruszeniem wymagań technicznych, ochrony środowiska i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;</p> <p>8) sprzedaży paliw żeglugowych z naruszeniem norm jakościowych.</p> <p>Zdaniem POPIHN największe ryzyko powstawania nadużyć może dotyczyć nielegalnego obrotu olejem napędowym właśnie do statków żeglugi śródlądowej ze względu na parametry jakościowe tego paliwa, odpowiadające normom do pojazdów samochodowych. Wykorzystanie oleju napędowego żeglugowego przeznaczonego do napędu statków morskich – ze względu na zawartość siarki (do 0,10% wag.) i z reguły wyższą gęstość (przeciętnie 850 - 890 kg/m<sup>3</sup> w 15°C) – do silników samochodowych jest technicznie problematyczne. Tym bardziej do tego celu nie nadają się pozostałościowe ciężkie paliwa żeglugowe (czarne paliwa o bardzo dużych lepkościach). Aktualny legalny popyt na paliwa do żeglugi śródlądowej na Odrze i Wiśle 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, której założenia zawarto w Krajowym Programie Żeglugowym do 2030 r., rynek paliw żeglugowych będzie rosł proporcjonalnie do rosnącego wykorzystania tej gałęzi transportu w Polsce.</p> <p>II. Uwagi szczegółowe – uszczelnienie nadzoru nad sektorem śródlądowych żeglugowych paliw ciekłych</p> <p>Zważywszy na toczący się proces legislacyjny dotyczący Projektu ustawy w ocenie POPIHN koniecznym jest zwrócenie uwagi na kwestie nierozłącznie związane z żeglugą śródlądową w postaci niedostatecznej regulacji rynku paliw żeglugowych śródlądowych. W pierwszej kolejności – niejako na wzór ewidencji dostawców paliw żeglugowych w obszarach morskich prowadzonej przez właściwych dyrektorów Urzędów Morskich – powinna zostać utworzona publiczna centralna ewidencja dostawców paliw wykorzystywanych do żeglugi śródlądowej przy centralnym organie administracji będącej regulatorem rynku paliw ciekłych, jakim jest Prezes Urzędu Regulacji Energetyki („Prezes URE”).</p> <p>Dodatkowo, dostawcy paliw na cele żeglugi śródlądowej powinni być objęci cyklicznym obowiązkiem sprawozdawczym na wzór obowiązku dla morskich paliw żeglugowych, wynikającego z ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.</p> <p>Mając na uwadze powyższe postulujemy, aby przedmiotową regulację uzupełnić o kwestie związane z wprowadzeniem lepszego nadzoru nad rynkiem paliw do żeglugi śródlądowej bazując na rozwiązaniach</p>	
--	--	---	--

przyjętych dla morskich paliw żeglugowych i uregulować je w zmianie ustawy – Prawo energetyczne co wynika z potrzeby skoncentrowania tych zadań wokół Prezesa URE, który powinien współpracować z Dyrektorami Urzędów Żeglugi Śródlądowej na następujących zasadach:

- 1) Prezes URE w wydawanych koncesjach na wytwarzanie paliw ciekłych (WPC), obrót paliwami ciekłymi (OPC) oraz obrót paliwami ciekłymi z zagranicą (OPZ), w oparciu, o które obecni dostawcy paliw żeglugowych śródlądowych prowadzą sprzedaż tych paliw będzie weryfikował i potwierdzał w treści koncesji fakt prowadzenia tej działalności oraz wskazywał enumeratywnie porty śródlądowe i przystanie na terytorium Polski (porty\nabrzeża portowe, przystanie), w których może być to realizowane przez danego dostawcę;
- 2) wprowadzenie obowiązku konsultacji/opiniowania przez Prezesa URE wniosków koncesyjnych o udzieleniu koncesji dotyczących paliw żeglugowych z właściwymi miejscowo Dyrektorami Urzędów Żeglugi Śródlądowej;
- 3) w oparciu o tak wydane koncesje przy Prezesie URE zostanie utworzony jeden centralny i publicznie dostępny wykaz dostawców paliw żeglugowych śródlądowych w Polsce. Informacje, a także wszelkie zmiany tych danych, powinny być cyklicznie przekazywane przez Prezesa URE do właściwych urzędów żeglugi śródlądowej oraz do Krajowej Administracji Skarbowej oraz Głównego Inspektora Ochrony Środowiska kontrolującego za pomocą WIOŚ jakość tych paliw żeglugowych;
- 4) fakt wygaśnięcia lub cofnięcia koncesji paliwowej (WPC, OPC, OPZ) dla dostawców paliw żeglugowych śródlądowych będzie automatycznie oznaczać wykreślenie z urzędu przez Prezesa URE danego podmiotu z wykazu dostawców paliw żeglugowych i przekazania tych informacji do urzędów żeglugi śródlądowej i KAS i GIOŚ;
- 5) wyposażenie Dyrektorów UŻŚ w prawo do kontrolowania koncesji paliwowych obejmujących dostawy paliw dla tego rodzaju żeglugi oraz faktu zgłoszenia do URE infrastruktury paliw ciekłych służącej do sprzedaży śródlądowych paliw żeglugowych na terenie portów i przystani;
- 6) dostawcy paliw żeglugowych śródlądowych powinni podlegać – tak jak dostawcy morskich paliw żeglugowych – sprawozdawczości kwartalnej dotyczącej dostaw paliw żeglugowych składanej do Prezesa URE, przy czym należy rozważyć możliwość częściowego połączenia tej sprawozdawczości z miesięczną sprawozdawczością z produkcji

		<p>i przywozu paliw realizowaną w oparciu o art. 43d Prawa energetycznego (jeśli dany dostawca spełnia przesłanki tej sprawozdawczości) albo wprowadzenia rocznej sprawozdawczości dla dostawców powiązanej terminowo (np. do 15. kwietnia każdego roku) z rozliczeniem opłaty koncesyjnej od koncesji WPC, OPZ lub OPC;</p> <p>7) koniecznym byłoby także opracowanie wzoru sprawozdania (jako rozporządzenie do ustawy) o dostawach śródlądowych paliw żeglugowych, aby uniknąć rozbieżności co do ilości zgłaszanych paliw żeglugowych;</p> <p>8) nałożenie na Prezesa URE obowiązku cyklicznego przekazywania danych z ww. sprawozdań do Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej oraz do KAS, a także ich publikacji w formie zagregowanej dla całego rynku na stronie internetowej URE.</p> <p>Powyższe rozwiązania powinny dotyczyć nie tylko tradycyjnych paliw żeglugowych, ale także docelowo paliw alternatywnych, których znaczenie w żegludze śródlądowej będzie stopniowo rosło między innymi wskutek wdrażania nowych rozwiązań legislacyjnych. Zgodnie z KPEIK 2021-2030 w Wymiarze „Obniżenie emisyjności” – jednym z pięciu wymiarów unii energetycznej wskazano w ramach kategorii „Polityki i środki na rzecz mobilności niskoemisyjnej” cel powiązany z Krajowym Programem Żeglugi 2030 w postaci „Budowy i wdrożenia jednostek wodnych śródlądowych na napęd oparty o paliwa alternatywne”. Zarówno paliwa tradycyjne, jak również alternatywne paliwa żeglugowe śródlądowe wymagają uregulowania i kontroli wymagań jakościowych.</p> <p>W ocenie POPiHN przedstawione postulaty spowodują realizację z jednej strony uszczelnienia nadzoru nad rynkiem tych paliw, a z drugiej jego uproszczenie tak po stronie przedsiębiorców, jak i administracji publicznej. Mając na uwadze powyższe, POPiHN zwraca się z niniejszym wystąpieniem o uzupełnienie przedmiotowej nowelizacji o zasady regulacji rynku paliw do żeglugi śródlądowej.</p>	
6	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, Delegatura w Gdańsku	<p>Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy zgłasza następującą uwagę do projektu o treści jak niżej:</p> <p>Członek załogi statku powinien nie tylko posiadać dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i żeglarską książeczkę pracy, ale również mieć te dokumenty przy sobie i okazywać je w trakcie kontroli, na żądanie osób upoważnionych do przeprowadzania kontroli.</p> <p>Projekt powinien w tym zakresie zostać uzupełniony o właściwe przepisy.</p>	Uwaga została uwzględniona. Uzupełniono projekt ustawy w przedmiotowym zakresie

7	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>Dodawany art. 9b wskazuje, że Dyrektorzy urzędów żegluga śródlądowej utrzymują system zarządzania jakością w odniesieniu do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych. W nowotworzonym systemie zarządzania jakością w odniesieniu do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych może się mieścić szeroki zakres danych osobowych, w tym także danych szczególnych kategorii jak i danych dotyczących osób trzecich. Brak doprecyzowania w przepisach wprowadzanego art. 9b zakresu informacji, jakie mogą być przetwarzane (albo stosownego odniesienia do aktualnie obowiązujących regulacji przedmiotowej ustawy) może prowadzić do gromadzenia i przetwarzania danych bez zapewnienia stosowania zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych, w tym zasady minimalizacji danych, ograniczenia celu oraz zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości (art. 5 rozporządzenia 2016/6792).</p> <p>Poważne wątpliwości, w szczególności z punktu widzenia wymogów wynikających z art. 6 ust. 33, art. 9 ust. 24 (potencjalnie również art. 105) rozporządzenia 2016/67 budzi pojęcie systemu zarządzania jakością w związku z przetwarzaniem w nim informacji, w tym danych osobowych w odniesieniu do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych - problematyka ta powinna zostać poddana przez projektodawcę powtórnej analizie co do kompleksowego zabezpieczenia w przepisach prawa o właściwej randze praw i obowiązków związanych z przetwarzaniem w tym systemie danych osobowych przez dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej, jak również praw osób, których pozyskiwane informacje spełniające definicję danych osobowych będą dotyczyły, ewentualnie właściwego odesłania do obowiązujących przepisów prawa regulujących te kwestie. O ile dla realizacji wykonywania na danych osobowych we wskazanym systemie zarządzania jakością w odniesieniu do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych zastosowane znajdzie użycie nowych</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Dokonano testu prywatności dla całego projektu ustawy. Przeredagowano i doprecyzowano przepis dotyczący systemu zarządzania jakością w odniesieniu do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych. Podkreślenia przy tym wymaga, że system zarządzania jakością nie odnosi się do systemu teleinformatycznego, ale stanowi w szczególności polityki i kontrole wewnętrzne w zakresie obszarów objętych tym systemem. Uzupełniono również uzasadnienie w tym okresie.</p>
---	--	---	---

technologii, dochodzić będzie do przetwarzania pozyskanych danych na dużą skalę, to wykonywanie tych operacji wiązać się będzie z dużym ryzykiem co do przetwarzania zgodnie z zasadami dotyczącymi przetwarzania danych, w tym dla bezpieczeństwa ich przetwarzania.

W związku z powyższym, analiza treści dodawanego art. 9b – i jego wykonywania związanego z dużym prawdopodobieństwem z przetwarzaniem danych osobowych – prowadzi zatem do wniosku, że projektodawca nie przeprowadził testu prywatności w procesie tworzenia prawa – nie uwzględnił kompleksowo ochrony danych w fazie projektowania dla określania sposobów przetwarzania (art. 25 ust. 16) oraz nie wykonał oceny skutków dla ochrony danych w związku z przyjmowaniem podstawy prawnej przetwarzania danych osobowych (art. 35 ust. 17 i ust. 108 rozporządzenia 2016/679). Test ten – co do zasady – polega na zbadaniu pod kątem różnorodnych kryteriów określonych w przepisach rozporządzenia 2016/679 czy projekt ustawy zawiera prawidłową, właściwie wpisaną w system prawny, propozycję dotyczącą sposobu ukształtowania systemu ochrony danych osobowych. Wykonanie testu prywatności ma na celu dokonanie oceny wpływu danego rozwiązania instytucjonalnego na przetwarzanie, w tym ochronę danych oraz pozwala na rozważenie i możliwie szerokie ograniczenie czy uniknięcie przez projektodawcę ryzyk związanych z przetwarzaniem danych osobowych przez wykonawców norm w kontekście istoty i celów przyjmowanych rozwiązań oraz stosowanych technik przetwarzania danych, w szczególności z użyciem nowych technologii. Projektowane rozwiązania wprowadzane w ustawie mają istotne znaczenie dla przetwarzania danych osobowych na potrzeby bliżej nieokreślonego systemu zarządzania jakością w związku z przetwarzaniem w nim informacji, w tym danych osobowych w związku z niedookreślonym odnoszeniem się do spraw związanych z wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, a także funkcjonowaniem działających przy nich komisji egzaminacyjnych.

Projektodawca nie przeprowadził oceny ryzyka naruszenia praw lub wolności osób fizycznych o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia i wadze wynikającego z przetwarzania danych, o których mowa powyżej. Konieczne jest zatem rozważenie i wyeliminowanie ryzyk związanych z naruszaniem praw i wolności osób, których dane dotyczą oraz przyjęcie w związku z nimi stosownych rozwiązań, zabezpieczeń tych praw i wolności odpowiednio do przepisów rozporządzenia 2016/679 tak, by tworzyć regulacje prawne z poszanowaniem przepisów rozporządzenia

2016/679. Natomiast poprawnie przeprowadzona ocena skutków powinna wskazywać związek pomiędzy operacjami wykonywanymi na danych osobowych z konkretnym celem ich przetwarzania. Ocena, czy projektowane przepisy są wystarczające z punktu widzenia skutecznej ochrony prawnej w świetle przepisów o ochronie danych osobowych winna być dokonywana w oparciu o Wytyczne Grupy Roboczej Art. 29 dotyczące oceny skutków dla ochrony danych oraz pomagające ustalić, czy przetwarzanie „może powodować wysokie ryzyko” do celów rozporządzenia 2016/679, WP 248 rev.01 (przyjęte w dniu 4 kwietnia 2017 r., ostatnio zmienione i przyjęte w dniu 4 października 2017 r.). Wytyczne te wskazują na konieczność wybrania metodyki dokonywania oceny skutków dla ochrony danych, która spełnia kryteria określone w załączniku 2 do Wytycznych. Przeprowadzenie testu prywatności wraz z oceną skutków dla ochrony danych i załączenie ich do projektu ustawy przy zachowaniu wskazanej w Wytycznych systematyki może również wyeliminować ewentualne problemy i wątpliwości z które mogą mieć administratorzy po wejściu w życie projektowanych rozwiązań.

Dlaczego w tej konkretnej sprawie projektodawca powinien wspomóc się takim testem. Należy zwrócić uwagę projektodawcy, że projektowany przepis jest zbyt ogólny, wręcz blankietowo określa systemu zarządzania jakością, nie odnosi się do praw i obowiązków dyrektora urzędów żeglugi śródlądowej (ewentualnie innych podmiotów, zobowiązanych do korzystania z „systemu”) w związku z przetwarzaniem danych osobowych, w tym szczególnych kategorii, o których mowa w art. 9 ale i w art. 10 rozporządzenia 2016/679. Proponowane przepisy w zakresie dodawanym do aktualnie obowiązujących regulacji ograniczają się bowiem jedynie do wskazania, że dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej utrzymują system zarządzania jakością w odniesieniu do [wymienionych w tym przepisie kategorii] spraw. Takie blankietowo sformułowane normy są przede wszystkim niejednoznaczne dla ich wykonawców, w zakresie przetwarzania danych osobowych na potrzeby wskazanych w przepisie spraw, nie wynikają z nich prawa i obowiązki z zakresu przetwarzania danych osobowych, a w konsekwencji przepisy te będą trudne w interpretacji i realizacji dla ich adresatów. Takie przepisy – celem wypełnienia zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych, w szczególności zasady zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości - powinny wyczerpująco kształtować prawa i obowiązki związane ze stosowaniem systemu zarządzania jakością, istotne bo związane również z przetwarzaniem danych osobowych (potencjalnie także o wrażliwym charakterze) powinny być kompleksowe, wyczerpujące, prawidłowo

umiejscowionych w systemie prawa. Przetwarzanie danych osobowych w systemie zarządzania jakością, powinno odbywać się na podstawie przepisów określających właściwie: podstawę prawną i cele przetwarzania danych osobowych, sposoby pozyskiwania i dalszego przetwarzania danych osobowych, prawa i obowiązki podmiotów przetwarzających dane osobowe, gwarancje realizacji praw osób, których dane dotyczą, okresy retencji danych oraz wskazanie, czy pozyskane dane będą udostępniane. Jeżeli taka ewentualność będzie występowała to jakim podmiotom i na jakiej zasadzie. Przepis o takim brzmieniu: nie odpowiada zgodnym z prawem warunkom przetwarzania danych osobowych, o których stanowią normy art. 6 (potencjalnie także art. 9 i art. 10 rozporządzenia 2016/679), nie zapewnia stosowania zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych. W szczególności projektodawca powinien wziąć pod uwagę, że art. 6 ust. 3 rozporządzenia 2016/679 wskazuje jakie warunki musi oraz powinna spełniać podstawa przetwarzania – gdy przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze (art. 6 ust. 1 lit c) oraz gdy przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi (art. 6 ust. 1 lit e rozporządzenia 2016/679) – która musi być określona w prawie państwa członkowskiego, któremu podlega administrator. Projektodawca uwzględnić powinien warunki z art. 9 ust. 2 oraz z art. 10 rozporządzenia 2016/679, po spełnieniu których dopuszczalne jest przetwarzanie danych szczególnych kategorii, w tym to, że wymagają one zapewnienia odpowiednich zabezpieczeń praw podstawowych i interesów osoby, której dane dotyczą. Projekt obarczony wskazanymi brakami pozostawia duży margines niepewności dla realizujących te przepisy na potrzeby odpowiedniego przetwarzania danych osobowych oraz ich zabezpieczenia. Dodatkowo wprowadzony przepis nie reguluje działań na danych osobowych jakie podejmować mają dyrektorzy urzędów żegluga śródlądowej [którzy] utrzymują system zarządzania jakością w odniesieniu do [wymienionych w tym przepisie kategorii] spraw. Przyjmowanie takich blankietowych rozwiązań wpłynie na powstanie szeregu wątpliwości po stronie wykonawców norm odpowiedzialnych za przetwarzanie danych osobowych. Uzasadnionym jest zatem powtórne zweryfikowanie przez projektodawcę czy zaproponowane rozwiązanie jest wystarczające i zapewnia odpowiednie zabezpieczenie pozyskanych danych, zawiera wskazówki dla wykonawców tych norm oraz zapewnia prawa i obowiązki osób, których te dane będą dotyczyły. Jest to niezbędne aby tworzone

		<p>przepisy były zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/679 i nie budziły żadnych wątpliwości, w szczególności ze strony wykonawców tworzonych norm. Tymczasem dane osobowe, w tym szczególnych kategorii, dane dotyczące zdrowia, nałogów, wyroków i czynów zabronionych (art. 9 i w art. 10 rozporządzenia 2016/679) objęte są szczególną ochroną. Wynika to z zakazu ich przetwarzania co do zasady (art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679), jak i z mających charakter gwarancyjny przesłanek dopuszczających ich przetwarzanie z zachowaniem szczególnych warunków (art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2016/679). Art. 10 wymaga z kolei, aby przetwarzanie danych osobowych dotyczących wyroków skazujących i naruszeń prawa było dokonywane wyłącznie pod nadzorem władz publicznych lub jeżeli przetwarzanie jest dozwolone prawem Unii lub prawem państwa członkowskiego przewidującymi odpowiednie zabezpieczenia praw i wolności osób, których dane dotyczą. Niezwykle istotne jest zatem wyważenie i wykazanie niezbędności przetwarzania danych osobowych, zwłaszcza danych szczególnych kategorii, odpowiednio do realizowanych zadań i celów wyznaczonych przedmiotowymi przepisami. Dokonanie takiej oceny pozwala wykazać, czy planowane do przyjęcia rozwiązania prawne zapewniają stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679, w tym: są proporcjonalne i adekwatne z punktu widzenia ingerencji w swobodę informacyjną i prawo do prywatności osób, których dane osobowe mają być pozyskiwane i przetwarzane, a także wystarczająco przejrzyste dla zobowiązanych do ich stosowania podmiotów przetwarzających dane osobowe.</p>	
8	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>Projektodawca w propozycji brzmienia art. 11b ust. 6 pkt 3 przewiduje, że Informacje, o których mowa w ust. 5, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu: 3) opracowywania statystyk. O ile pozyskane dane osobowe dotyczące unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych miałyby służyć celom statystycznym, to należy wprowadzić regulacje zabezpieczające, wprowadzające mechanizmy dla przetwarzania jedynie danych niepozwalających na identyfikację osoby, której te dane dotyczą. Tworzenie takich rozwiązań wymaga poszanowania praw i wolności osób, których dane dotyczą z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2016/649. W szczególności należy mieć na względzie zasadę prawidłowości (art. 5 ust. 1 lit d rozporządzenia 2016/679). Wprowadzane brzmienie art. 11b ust. 8 przewiduje, że Zanonimizowane informacje uzyskane w oparciu o dane, o których mowa w ust. 6, mogą być wykorzystywane w celu wspierania działań propagujących śródlądowy transport wodny. Ogólne określenie</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Przeredagowano tak, aby proces opracowywania statystyk i wykorzystywania informacji w celu wspierania działań propagujących śródlądowy transport wodny był poprzedzony anonimizacją danych. Określono przy tym nie tylko cel, ale i organ odpowiedzialny za ten proces. Jednocześnie należy wskazać, że takie wykorzystanie (cel) danych zawartych w bazie danych przewiduje dyrektywa 2017/2397, a przepisy zawarte w projekcie mają na celu jej implementację.</p>

		<p>zanonimizowane informacji nie można uznać za dostatecznie bezpieczne dla zgodnej z przepisami rozporządzenia 2016/679 ochrony praw i wolności osób, których dane osobowe dotyczą oraz za wystarczające instrukcje dla wykonawców norm. Należy wziąć pod uwagę, że wykonawcy norm są zobowiązani do przetwarzania pozyskanych danych zgodnie z rozporządzeniem 2016/679 i na nich ciąży odpowiedzialność do odpowiedniego zabezpieczenia tych danych – zgodnie z art. 24 ust. 1 rozporządzenia 2016/679. Przepisy szczegółowe prawa krajowego nie mogą zatem wprowadzać wykonawców tych norm w konflikt w aspekcie ich zgodności z przepisami rozporządzenia 2016/679. Pod rozwagę należy podać powtórny analizę tworzonego przepisu i wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń oraz wyrażonych w nich wytycznych dla wykonawców tych norm co do zapewnienia anonimizacji.</p>	
8	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>W odniesieniu do proponowanego brzmienia art. 11a ust. 7 o treści: Dane osobowe, o których mowa w ust. 6, przechowuje się nie dłużej, niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z dyrektywą 2017/2397. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają usunięte należy wskazać, że tak ogólne stwierdzenie nie jest wystarczające dla określenia okresu przechowywania zgromadzonych danych. Dane osobowe nie powinny być przechowywane przez okres dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, w których są przetwarzane. Konieczne jest ustanowienie odpowiednich okresów i mechanizmów usuwania danych osobowych - może to być określony termin lub okresowy przegląd konieczności przechowywania danych osobowych (lub połączenie obu tych metod – określenie maksymalnego czasu przechowywania i przeprowadzanie okresowego przeglądu w wyznaczonych odstępach czasu, przy czym należy wskazać ten termin i metodę w przepisach), mając na względzie zasadę ograniczenia przechowywania (art. 5 ust. 1 lit e rozporządzenia 2016/679).</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Określono okres przechowywania przedmiotowych danych. Uzupełniono również uzasadnienie w przedmiotowym zakresie</p>
9	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>W zaproponowanym art. 35 ust. 3 projektodawca przewiduje, że Dokumenty, o których mowa w ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu. Brak jest jednak wyszczególnienia, jaki zakres danych identyfikujących wnioskodawcę powinien zawierać wniosek. Jako, że projektodawca podczas tworzenia przepisów powinien zapewnić stosowanie zasad dotyczących przetwarzania danych w szczególności zasady minimalizacji danych oraz ograniczenia celu to należałoby wskazać, wprost jakie dane identyfikujące wnioskodawcę będą niezbędne do złożenia wniosku, co pozwoli na wyeliminowanie przetwarzania – przez wykonawców</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Uzupełniono zakres danych jakie powinien zawierać każdy z wniosków, które wprowadza przedmiotowa ustawa. Określenie tych danych dokonano zgodnie z zasadą minimalizacji.</p>

		<p>stanowionych norm - nadmiernej ilości danych w stosunku do celu, w jakim te dane są pozyskiwane i dalej przetwarzane.</p> <p>Tożsama uwaga dotyczy: art. 35 a ust. 2, 36d ust. 3, 36e ust. 1, art. 39a ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej.</p>	
10	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>Projektodawca w zaproponowanym art. 35 ust. 9 przewiduje, że Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji: 1) wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 2 w przypadku, gdy nie zostały spełnione warunki dla wydania takiego dokumentu lub gdy stwierdzono, że wnioskodawca już posiada wnioskowany dokument; 2) przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 7, w przypadku, gdy nie zostały spełnione warunki dla przedłużenia takiego dokumentu. Należy zwrócić uwagę, że nie zostało przyjęte rozwiązanie co do wskazania okresu przechowywania dokumentacji w momencie pozostawienia wniosku o wydanie dokumentu bądź przedłużenie ważności dokumentu bez rozpatrzenia. Nie powinno bowiem umknąć uwadze, że w pozostawionym bez rozpatrzenia wniosku o wydanie dokumentu bądź przedłużenie terminu dokumentu są zawarte dane osobowe. Istotne jest zatem wskazanie w przypadku pozostawionego bez rozpatrzenia wniosku o wydanie dokumentu bądź przedłużenie terminu dokumentu istotne wskazanie, czy pozyskane dane będą przetwarzane jeżeli tak to w jaki sposób, przez jaki okres i na podstawie jakich przepisów prawa - wymaga tego poszanowanie Zasady zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości oraz zasady ograniczenia przechowywania.</p> <p>Tożsama uwaga dotyczy: art. 35a ust. 7, 36d ust. 8 ustawy o żegludze śródlądowej.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Do rozpatrywania wniosków zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, które regulują kwestię pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia. W zakresie okresu przechowywania wniosku również będą miały zastosowanie przepisy regulujące te kwestie przy pozostałych postępowaniach. Mając na względzie powyższe nie ma potrzeby uzupełniania projektu, niemniej uzupełniono uzasadnienie w przedmiotowym zakresie.</p>
11	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	<p>Zgodnie z brzmieniem art. 36b ust. 7 przewiduje się, że W przypadku podejrzenia, że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia: 1) armator lub kierownik statku, na którym członek załogi statku jest zatrudniony, 2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji, – może, skierować członka załogi na badania doraźne. Należy wskazać, że użycie tak ogólnego określenia jak badania doraźne może spowodować zagrożenie praw i wolności osób, jak i również niepewność po stronie wykonawcy norm, co do korzystania z proponowanego rozwiązania. Same stwierdzenie skierowanie członka załogi na badania doraźne może - poprzez kierowanie na badania doraźne, jak również poprzez pozyskiwanie informacji po przeprowadzonym badaniu – powodować nadmiarowe przetwarzanie danych niezgodne z celem w jakim będą one pozyskiwane (zasada minimalizacji danych i ograniczenia celu).</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Uzupełniono projekt o doprecyzowanie, że chodzi o badania niezbędne dla zweryfikowania zaistniałego skonkretyzowanego podejrzenia, że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia.</p>

		Pożądanym jest dokładniejsze określenie np. poprzez doprecyzowanie, że chodzi o badania niezbędne dla zweryfikowania zaistniałego skonkretyzowanego podejrzenia, że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia.	
12	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Zgodnie z dodawanym art. 36d ust. 1 przewiduje się, że Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej prowadzi listę egzaminatorów z podziałem na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne. Z przepisu tego nie wynika cel prowadzenia list egzaminatorów ani zakres danych, jakie lista obejmuje. Zasadnym jest wskazanie wprost, jakie dane są przetwarzane w tym zasobie danych, stosownie do zasad przetwarzania danych, w szczególności ww. zasady minimalizacji danych – art. 5 ust. 1 lit c rozporządzenia 2016/679. Należy również określić cel, w jakim te dane są zbierane, oraz wprowadzić rozwiązania z zakresu retencji danych – tj. wskazać okres przez jaki będą przetwarzane dane (zasada ograniczenia przechowywania). Należy również uwzględnić, czy dane z listy będą udostępniane, a jeżeli tak, to w jakim trybie (wnioskowy, za pomocą wniosku uproszczonego, itd.), komu, w jakim celu i na jakiej podstawie prawnej. Ma to istotne znaczenie z perspektywy zapewnienia przez administratora tych danych kontroli na ich przetwarzaniem w tym kontroli nad udostępnianiem innym podmiotom i ograniczenia ryzyka, np. łączenia baz. Zgodnie z motywem 31 rozporządzenia 2016/679 organy publiczne, którym ujawnia się dane osobowe w związku z ich prawnym obowiązkiem sprawowania funkcji publicznej (takich jak organy podatkowe, organy celne, finansowe jednostki analityki finansowej, niezależne organy administracyjne czy organy rynków finansowych regulujące i nadzorujące rynki papierów wartościowych), nie powinny być traktowane jako odbiorcy, jeżeli otrzymane przez nie dane osobowe są im niezbędne do przeprowadzenia określonego postępowania w interesie ogólnym zgodnie z prawem Unii lub prawem państwa członkowskiego. Żądanie ujawnienia danych osobowych, z którym występują takie organy publiczne, powinno zawsze mieć formę pisemną, być uzasadnione, mieć charakter wyjątkowy, nie powinno dotyczyć całego zbioru danych ani prowadzić do połączenia zbiorów danych. Przetwarzając otrzymane dane osobowe, takie organy powinny przestrzegać mających zastosowanie przepisów o ochronie danych, zgodnie z celami przetwarzania. Projektodawca powinien również wskazać, w jaki sposób lista jest prowadzona, co ma szczególne znaczenie dla administratora, na którym ciąży obowiązek zapewnienia odpowiednich zabezpieczeń, aby dane były odpowiednio chronione, na co wskazuje ww. art. 24 ust. 1 rozporządzenia 2016/679. Niewątpliwie dla dokonania	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono projekt o brakujące przepisy. Wskazano również, że wzorem innych komisji (np. Centralna Komisja Morska) lista egzaminatorów będzie jawna i publikowana na stronie internetowej podmiotu, przy czym określono minimalny zakres danych osobowych zawartych na tej liście.

		całościowej oceny celu prowadzenia ww. rejestru jak i właściwego oszacowania wszelkich procesów związanych z przetwarzaniem danych, konieczna byłaby ocena skutków dla ochrony danych, której nie zawiera przedłożona do projektu przepisów ocena skutków regulacji. Dokonanie oceny skutków niesie szereg korzyści albowiem jej przeprowadzenie umożliwia stworzenie norm prawnych prowadzących do ingerencji w prawo do ochrony danych jedynie w niezbędnym zakresie i z zachowaniem odpowiednich gwarancji, a z drugiej strony prowadzi do stworzenia przejrzystych rozwiązań dla stosujących przepisy administratorów odpowiedzialnych za ochronę tych danych.	
13	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Zgodnie z art. 36d ust. 5 Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty, w tym w szczególności dokumenty kwalifikacyjne Wnioskodawcy, potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 2. Tak ogólne określenie załączenie dokumentów do wniosku może spowodować przetwarzanie przez administratora (w tym przypadku ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej) nadmiernej ilości danych w stosunku do celu w jakim mają być one zbierane. Należy określić wprost, jakie dokumenty są niezbędne podczas składania wniosku o wpis na listę egzaminatorów (zasady minimalizacji danych oraz ograniczenia celu).	Uwaga uwzględniona. Określono zamknięty katalog załączanych dokumentów.
14	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	W propozycji brzmienia art. 36d ust. 6 zostało przewidziane, że Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 60 dni, od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku, sporządza opinię w zakresie spełnienia przez Wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 2 i przekazuje ją do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem i dokumentami, o których mowa w ust. 5. Projektodawca nie wskazał, jakie dane osobowe będzie zawierała sporządzana opinia Dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, co powinno zostać dokonane zgodnie z zasadą ograniczenia celu i minimalizacji danych oraz mając na uwadze wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-434/1611.	Uwaga uwzględniona. Określono zakres danych, które zawiera się w opinii.
15	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Projektodawca w propozycji art. 36d ust. 8 wskazuje, że Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wpisania na listę egzaminatorów, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2. Należy zwrócić uwagę, że brak jest uregulowania jakie czynności mają być podejmowane z danymi osób niespełniających wymagań wpisania na listę egzaminatorów- czy w przypadku odmowy wpisu na listę egzaminatorów pozyskane dane będą nadal przetwarzane a jeśli tak to w jaki sposób, w jakim celu i przez jaki czas (zasady: zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości oraz ograniczenia przechowywania).	Uwaga częściowo uwzględniona. Do rozpatrywania wniosków zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, które regulują przedmiotowe kwestie. W zakresie okresu przechowywania wniosku również będą miały zastosowanie przepisy regulujące te kwestie przy pozostałych postępowaniach. Mając na względzie powyższe nie ma potrzeby uzupełniania projektu, niemniej uzupełniono uzasadnienie w przedmiotowym zakresie.

16	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Należy zwrócić uwagę na propozycję art. 36d ust. 5 pkt. 2 projektu, który przewiduje, że Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się oświadczenie wnioskodawcy, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, o których mowa w ust. 2 pkt 2. Projektodawca nie wskazał za pomocą jakich danych osobowych osoba składająca oświadczenie dotyczącego odpowiedzialności karnej będzie identyfikowana. Jako, że projektodawca podczas tworzenia przepisów powinien zapewnić stosowanie zasad dotyczących przetwarzania danych w szczególności zasady minimalizacji danych oraz ograniczenia celu to należałoby wskazać, wprost jakie dane osoby składającej wniosek będą niezbędne do złożenia oświadczenia, co pozwoli na wyeliminowanie przetwarzania – przez wykonawców stanowiących norm – dowolnej czy nadmiernej ilości danych w stosunku do celu, w jakim te dane są pozyskiwane i dalej przetwarzane, jak i niepewności osób, których dane dotyczą co do zakresu regulacji i dotyczących ich obowiązków.	Uwaga została uwzględniona. Uzupełniono projekt o przedmiotowe przepisy.
17	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych	Projektodawca w art. 36e ust. 7 projektu przewiduje, że W przypadku, podejrzenia, że osoba przystępująca do egzaminu znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu ustawy, Przewodniczący komisji wzywa organy uprawnione do przeprowadzenia badania osoby egzaminowanej w celu ustalenia w jej organizmie zawartości alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Odnosząc się do tej propozycji wskazać trzeba, że wyniki badań – w tym przypadku wynik badania w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu – są informacją szczególnej kategorii, dotyczą bowiem stanu zdrowia. Projektodawca powinien zatem doprecyzować w jaki sposób wynik badania będzie przetwarzany, w tym, czy będzie utrwalany / zapisywany, czy będzie gdziekolwiek udostępniany – jeżeli tak, to jakim dokładnie podmiotom oraz w jakim trybie (np. wnioskowym) miałyby być udostępniany - oraz w jakim celu i przez jaki czas będzie przechowywany, zgodnie z zasadą ograniczenia przechowywania. Ma to istotne znaczenie z perspektywy zapewnienia przez administratora tych danych kontroli nad ich przetwarzaniem, w tym nad udostępnianiem innym podmiotom i ograniczenie ryzyka zgodnie ze warunkami przedstawionymi w art. 244 i art. 255 rozporządzenia 2016/679.	Uwaga została uwzględniona. Uzupełniono projekt o przedmiotowe przepisy.
18	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych	Rada Kapitanów (RK) zawsze się cieszy i popiera, gdy Rząd robi coś na korzyść żeglugi. Tak jest i w tym wypadku. „Lepiej późno niż wcale”.	Uwaga o charakterze ogólnym, niezawierająca propozycji zmian w projekcie.

	„Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”		
19	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”	<p>RK wnioskuje by w oficjalnym nazewnictwie używać polskiego słowa „norma” a nie „standard”. Tłumaczenie na język polski innej normy CESNI, ES_TRIN z 2017 roku, również używa słowa „norma”. Genezę słów i różnice znaczeń wyjaśniam w oddzielnym załączniku Polskiego Komitetu Normalizacji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy w określonych przepisach odnosi się do dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6, str. 15). Oficjalna polska wersja tego aktu posługuje się pojęciem standardu, nie normy zarówno w tytule, jak i w części normatywnej, do której odsyłać mają projektowane przepisy.</p>
20	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”	<p>„Do czasu pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397 Rzeczpospolita Polska nie będzie mogła wydawać unijnych świadectw kwalifikacji, a także dzienników pokładowych i żeglarskich książeczek pracy przewidzianych w dyrektywie.</p> <p>W imieniu RK oczekuję wyjaśnienia kto odpowie za to, że Polska (czyli Ministerstwo) nie wywiązała się z wymogu wprowadzenia nowych norm do polskiego systemu legislacyjnego do 17 stycznia 2022 roku, tak jak wymagała tego UE? Z ramienia rządu, Polska ma swojego przedstawiciela przy CESNI od 2016 roku. Bierze on udział w sesjach wiosennych i jesiennych i co najmniej od 2017 roku ten przedstawiciel wiedział o końcowym terminie wprowadzenia zmian.</p> <p>Niektóre kraje, które są tylko obserwatorami akredytowanymi przy CESNI np. Ukraina wprowadziły do swoich systemów nowe lub zmienione ustawy o żegludze śródlądowej w poprzednich latach co zostało przyjęte z dużym zadowoleniem przez CESNI/UE. Ukraina przyjęła nową ustawę uwzględniającą obie normy w grudniu 2020 roku!!!</p>	<p>Uwaga o charakterze ogólnym niezawierająca propozycji zmian w projekcie. Jednocześnie należy wskazać, że cytowany zapis zawarty w OSR, zgodnie z którym do czasu pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397 Rzeczpospolita Polska nie będzie mogła wydawać unijnych świadectw kwalifikacji, a także dzienników pokładowych i żeglarskich książeczek pracy przewidzianych w dyrektywie wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy 2017/2397.</p>
21		<p>Jestem bardzo zdziwiony, że w dalszym ciągu nie ma oficjalnych tłumaczeń na język polski obu nowych norm Europejskiej Komisji ds. Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) wprowadzonych w życie w styczniu 2022 przez Unię Europejską (poprzez CESNI) Są to normy;</p>	<p>Uwaga o charakterze pozalegisłacyjnym. Na marginesie należy wskazać, że polska wersja językowa ES_TRIN_2021 została opublikowana w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających po śródlądowych</p>

		<p>ES_QIN_2019 (Europejska norma kwalifikacji w żegludze śródlądowej) oraz ES_TRIN_2021 (Europejska norma ustanawiająca wymogi techniczne dla statków żeglugi śródlądowej).</p> <p>Norma ES_TRIN_2017 została przetłumaczona na polski w 2017 i nawet jest dostępna na stronie UŻŚ w Szczecinie. Niestety jest ona nieważna, gdyż obowiązująca wersja to wersja 2021. Przesyłam tutaj w załączniku starą wersję, gdyż wierzę, że łatwiej będzie ją uaktualnić do wersji 2021 niż tłumaczyć od początku. Dokument ma ponad 500 stron i jak się za tę normę nie zabierzemy to będziemy mieć za chwile taki sam problem jak z norma QIN. UE będzie ją od nas wymagać a my będziemy zdziwieni.</p> <p>RK wysłała zapytanie do CESNI, czemu nie ma polskiej wersji tych dokumentów i otrzymała odpowiedź, „... poproście swoje Ministerstwo by je przetłumaczyło...”.</p> <p>RK uważa, że obie normy powinny być przetłumaczone w trybie pilnym na język polski.</p> <p>Inaczej cała dyskusja o nich jest ograniczona do ekspertów, którzy znają wersje angielską, niemiecką, francuską czy holenderską.</p>	<p>drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie spełnienia przez statki wymagań technicznych, oraz daty rozpoczęcia ich stosowania(Dz. Urz. MI z 2022 r. poz. 4). Natomiast nie zasadnym jest tłumaczenie ES_QIN_2019, gdyż zawarte w nim standardy znajdują się w polskiej wersji językowej w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia,</li> <li>– rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38, str. 1), które odpowiednio wdraża lub zapewnia jego stosowanie przedmiotowy projekt ustawy.</li> </ul>
22	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”	<p>RK proponuje by przy Ministerstwie powstała komisja zajmująca się nowymi normami nad którymi pracuje CESNI.</p> <p>W skład komisji powinni wchodzić przedstawiciele różnych podmiotów związanych z żeglugą czy gospodarką morską. RK ze swojej strony zobowiązuje się pomagać i brać udział w pracach tej komisji by przy wdrażaniu następnych norm CESNI (a będzie ich wiele) uniknąć błędów takich jak z normami ES_TRIN_2021 i ES_QIN_2019.</p>	Uwaga o charakterze pozalegisłacyjnym i nie odnosi się do przedmiotowego projektu.
23	Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”	Drobne uwagi o charakterze redakcyjnym/korektorskim naniesione bezpośrednio na projekcie ustawy i OSR w trybie rejestruj zmiany	Uwagi w większości uwzględnione.

**TABELA ZGODNOŚCI**

<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (UC116) Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267) Ustawa z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164)
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO</b>	Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz .Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15)
<b>WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU</b>	

<b>Jednostka redakcyjna dyrektywy</b>	<b>Treść przepisu dyrektywy 2020/12</b>	<b>Konieczność wdrożenia T/N</b>	<b>Jednostka redakcyjna projektu ustawy</b>	<b>Treść przepisu projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej</b>
Art. 1	Standardy dotyczące kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, o których mowa w art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku I do niniejszej dyrektywy	N	Nd.	Nd.
Art. 2	Standardy dotyczące egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 17 ust. 3 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku II do niniejszej dyrektywy.	N	Nd.	Nd.
Art. 3	Standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, o których mowa w art. 21 ust. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku III do niniejszej dyrektywy.	N	Nd.	Nd.
Art. 4	Standardy dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w art. 23 ust. 6 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku IV do niniejszej dyrektywy.	N	Nd.	Nd.

Art. 5	<p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>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.</p> <p>2. Ust. 1 nie ma zastosowania do państwa członkowskiego, które nie dokonało pełnej transpozycji i nie wdrożyło dyrektywy (UE) 2017/2397 zgodnie z jej art. 39 ust. 2, 3 lub 4. Kiedy takie państwo członkowskie dokona pełnej transpozycji i wdrożenia dyrektywy (UE) 2017/2397, jednocześnie wprowadzi w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i poinformuje o tym Komisję.</p> <p>3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>	T	Art. 1 pkt 1 i pkt 2	<p>1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy:</p> <p>a) uchyla się pkt 5 i 7,</p> <p>b) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 i 11 w brzmieniu:</p> <p>„10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53; Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3); 11) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15).”;</p> <p>2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:</p> <p>„<sup>2)</sup> Niniejsza ustawa służy stosowaniu:</p> <p>1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);</p> <p>2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).”;</p>
Art. 6	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	Nd.	Nd.
Art. 7	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich	N	Nd.	Nd.
Zał. I	STANDARDY KOMPETENCJI ORAZ ODPOWIADAJĄCE IM WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI.	T	Rozporządzenie, które zostanie wydane na	Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych

			<p>podstawie art. 37 ust. 1 (art. 1 pkt 14) – tj. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych</p>	<p>„Art. 37. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz stanowisk na statkach,</li> <li>2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,</li> <li>b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,</li> <li>c) holownika,</li> <li>d) lodołamacza,</li> <li>e) statku pasażerskiego,</li> <li>f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,</li> </ol> </li> <li>3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,</li> <li>4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji – kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”, </li></ol>
Zał. II	STANDARDY DOTYCZĄCE EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH	T	<p>Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ust. 1 (art. 1 pkt 14) – tj. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg</p>	<p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych</p> <p>Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz stanowisk na statkach,</li> <li>2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,</li> <li>b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,</li> <li>c) holownika,</li> <li>d) lodołamacza,</li> </ol> </li> </ol>

			<p>statków żeglugi śródlądowej, szczegółowe go trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych</p>	<p>e) statku pasażerskiego, f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy, 3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych, 4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji – kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”</p>
Zał. III	STANDARDY DOTYCZĄCE ZATWIERDZANIA SYMULATORÓW.	T	<p>art. 1 pkt 13 oraz art. 5 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164)</p>	<p>Art. 36k. 1. Symulator, na którym mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie. 2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na miejsce w którym znajduje się ten symulator, jeżeli symulator spełnia standardy dotyczące zatwierdzenia symulatorów określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397. 3. Przy dokonywaniu oceny spełniania standardów dotyczących zatwierdzenia symulatorów, w tym również na potrzeby kontroli, o której mowa w ust. 7, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać: 1) ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, symulatorów lub radarowego sprzętu nawigacyjnego; 2) z ekspertyz i dokumentów przedstawianych przez zarządcę symulatora. 4. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się egzaminy, które mogą być przeprowadzane na symulatorze. 7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać standardy dotyczące zatwierdzenia symulatorów, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza, na zasadach i w trybie określonych w przepisach rozdziału 5 ustawy z dnia 6</p>

			<p>marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221), kontrolę w celu dokonania oceny, czy symulator spełnia te standardy.</p> <p>17. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informację o zatwierdzeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zatwierdzenia symulatora.</p> <p>18. Informacja, o której mowa w ust. 17, zawiera w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) określenie egzaminów, które mogą być przeprowadzane na symulatorze;</li> <li>2) imię i nazwisko operatora symulatora;</li> <li>3) nazwę zatwierdzonego programu szkolenia – w przypadku gdy symulator jest wykorzystywany w ramach tego programu szkolenia;</li> <li>4) nazwę organu wydającego unijne świadectwo kwalifikacji, szczególne zezwolenie dla kapitana lub świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.</li> </ol> <p>19. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz zatwierdzonych symulatorów zawierający informacje, o których mowa w ust. 17, i przekazuje go do Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.</p> <p>20. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 19, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.</p> <p>Art. 5.1. Dokumentacja powstająca w organach państwowych i państwowych jednostkach organizacyjnych oraz w organach jednostek samorządu terytorialnego i samorządowych jednostkach organizacyjnych, a także napływająca do nich, jest przechowywana przez te organy i jednostki organizacyjne, a następnie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dokumentacja stanowiąca materiały archiwalne jest przekazywana niezwłocznie po upływie 25 lat od jej wytworzenia do właściwego archiwum państwowego, o ile organ lub jednostka organizacyjna nie przekazały wcześniej materiałów archiwalnych do archiwum państwowego;</li> </ol>
--	--	--	--

				2) dokumentacja inna niż wymieniona w pkt 1, zwana dalej „dokumentacją niearchiwalną”, może ulec brakowaniu, za zgodą dyrektora właściwego archiwum państwowego, chyba że zgoda ta nie jest wymagana, albo właściwego organu określonego w art. 19; dokumentacja niearchiwalna może być brakowana po upływie okresu jej przechowywania, określonego w jednolitym rzeczowym wykazie akt lub kwalifikatorze dokumentacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 2, oraz po uznaniu przez organ lub jednostkę organizacyjną, że dokumentacja niearchiwalna utraciła dla nich znaczenie, w tym wartość dowodową.
Załącznik IV	STANDARDY DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA.	T	art. 1 pkt 13	<p>Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.</p> <p>2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia.</p> <p>Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3 oraz stwierdzenie o zdolności lub niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>4. Stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiegokolwiek choroby lub niepełnosprawności, która powodowałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,</li> <li>2) pełnienia powierzonych obowiązków, lub</li> <li>3) właściwego postrzegania otoczenia.</li> </ol> <p>5. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy dotyczące stanu zdrowia określone w załączniku IV do</p>

				<p>przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>7. W przypadku gdy członek załogi statku nie spełnia standardów dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.</p>
--	--	--	--	--

**TABELA ZGODNOŚCI**

<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (UC116) Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. Nr 115, poz. 772) Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 z późn. zm.) Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn.zm.)
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO</b>	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca Dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022 r., str. 3)
<b>WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU</b>	

<b>Jednostka redakcyjna dyrektywy</b>	<b>Treść przepisu dyrektywy 2017/2397</b>	<b>Konieczność wdrożenia T/N</b>	<b>Jednostka redakcyjna projektu ustawy</b>	<b>Treść przepisu projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej</b>
Art. 1	W niniejszej dyrektywie określa się warunki i procedury uzyskiwania świadectwa kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych, a także uznawania takich kwalifikacji w państwach członkowskich.	N	Nd.	Nd.
Art. 2	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego oraz ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących rodzajach jednostek pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:	T	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy oraz	3. Przepisy ustawy stosuje się także do statków służących do przewozów międzybrzegowych, przewozu osób lub ładunków, uprawiania sportu lub rekreacji, połowu ryb, wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych niż określone w ust. 1, z tym że do statków wykorzystywanych do celów niezwiązanych z uprawianiem sportu

<p>a) statkach o długości co najmniej 20 metrów;  b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;  c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:  (i) holowania lub pchania statków, o których mowa w lit. a) i b);  (ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;  (iii) przemieszczania statków, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;  d) statkach pasażerskich;  e) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE;  f) urządzeniach pływających.</p>		<p>Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ust.1 (art. 1 pkt 14) - tj. Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267)</p>	<p>lub rekreacji lub przewozem osób, o długości kadłuba nieprzekraczającej 7,5 m, jeżeli nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 10 kW, kierowanych przez osoby, które ukończyły 18 lat, stosuje się wyłącznie przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu, wyposażenia, sygnalizacji i łączności.</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267)</p> <p>„1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach,  2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych:  a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,  b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,  c) holownika,  d) lodołamacza,  e) statku pasażerskiego,  f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczególne warunki wynagradzania członków tych komisji – kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”,</p>
<p>2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób:  a) uprawiających żeglugę w celach sportowych lub rekreacyjnych;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 4 ustawy o żegludze śródlądowej.</p>	<p>1. Przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych</p>

	<p>b) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie;</p> <p>c) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żegluga, straż pożarną i inne służby ratownicze.</p>		<p>Art. 1 pkt 10 projektu</p> <p>Art. 1 pkt 16 projektu</p>	<p>Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych.</p> <p>11. Przepisów ust. 1-3 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.";</p> <p>8. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:</p> <p>1) statków bezzałogowych bez napędu mechanicznego;</p> <p>2) promów i łodzi przewozowych używanych na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1;</p>
	<p>3. Bez uszczerbku dla art. 39 ust. 3 niniejsza dyrektywa nie ma również zastosowania do osób uprawiających żeglugę w państwach członkowskich niemających śródlądowych dróg wodnych połączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, jeżeli osoby te:</p> <p>a) odbywają wyłącznie ograniczoną liczbę rejsów o zasięgu lokalnym, w przypadku gdy odległość od miejsca wypłynięcia w żadnym momencie nie przekracza dziesięciu kilometrów; lub</p> <p>b) odbywają wyłącznie rejsy sezonowo.</p>	N	Nd.	Nd.
Art. 3	<p>Definicje. Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:</p> <p>1) „śródlądowa droga wodna” oznacza drogę wodną inną niż wody morskie, otwartą dla żegluga na jednostkach pływających, o których mowa w art. 2;</p>	T	Art. 1 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej	1. Ustawa reguluje sprawy związane z uprawianiem żegluga na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego, zwanych dalej „śródlądowymi drogami wodnymi”.

<p>2) „jednostka pływająca” oznacza statek lub urządzenie pływające;  3) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;</p>	T	art. 5 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej	<p>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:  a) przewozu osób lub rzeczy,  b) pchania lub holowania,  c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,  d) ratowania życia lub mienia,  e) połowu ryb,  f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,  g) uprawiania sportu lub rekreacji,  h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe</p>
<p>4) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>18) holownik – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do holowania innych statków;</p>
<p>5) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>23) pchacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do pchania innych statków;</p>
<p>6) „statek pasażerski” oznacza statek zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>30) statek pasażerski – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;</p>
<p>7) „unijne świadectwo kwalifikacji” oznacza świadectwo wydane przez właściwy organ potwierdzające, że dana osoba spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie;</p>	T	Art. 1 pkt 10 projektu	<p><b>Art. 35.</b> 1. Statek musi mieć załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają bezpieczeństwo żeglugi.  2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji;  3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;  4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;</p>

			5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.
8) „konwencja STCW” oznacza konwencję STCW zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE;	T	Art. 1 pkt 3 projektu	„3. Przepisy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz przepisy art. 38 stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem członków załogi pokładowej statku innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Międzynarodową Konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103)), zwaną dalej „konwencją STCW”.”;
9) „członkowie załogi pokładowej” oznaczają osoby uczestniczące w ogólnej eksploatacji jednostki pływającej na unijnych śródlądowych drogach wodnych i które wykonują różne zadania, takie jak zadania związane z: żeglugą, kontrolą eksploatacji jednostki pływającej, obsługą ładunków, sztautowaniem, transportem pasażerów, techniką okrętową, konserwacją i naprawą, komunikacją, zdrowiem i bezpieczeństwem oraz ochroną środowiska, inne niż osoby, które są wyznaczone wyłącznie do obsługi silników, dźwigów lub urządzeń elektrycznych i elektronicznych;	T	Art. 1 pkt 11 projektu	<b>Art. 35b.</b> 1. W służbie pokładowej ustala się następujące dokumenty kwalifikacyjne:  1) na poziomie podstawowym: a) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej, b) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej; 2) na poziomie operacyjnym: a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej; 3) na poziomie zarządzania: a) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, b) szczególne zezwolenie dla kapitana na: – uprawianie żeglugi na wodach morskich, – uprawianie żeglugi z pomocą radaru, – prowadzenie dużego konwoju; 4) do wykonywania szczególnych operacji: a) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej, b) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;

				5) patent żeglarski: a) przewoźnika żeglugi śródlądowej, b) młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej, c) stermotorzysty żeglugi śródlądowej.
10) „świadectwo operatora radiowego” oznacza krajowe świadectwo wydane przez państwo członkowskie zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym załączonym do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, zezwalające na obsługę stacji radiokomunikacyjnej na jednostce pływającej żeglugi śródlądowej;	T	Art. 1 pkt 5 projektu		31) świadectwo operatora radiowego – świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej żeglugi śródlądowej;
11) „ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej” oznacza osobę pełniącą służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich; 12) „ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego” oznacza osobę wykwalifikowaną do zajmowania się procedurą bunkrowania jednostek pływających napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania funkcji kapitana prowadzącego taką jednostkę pływającą;	T	Art. 1 pkt 5 projektu		„16) ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej – osoba pełniąca służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich; 17) ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego – osoba wykwalifikowana do zajmowania się procedurą bunkrowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania funkcji kierownika takiego statku;
13) „kapitan” oznacza członka załogi pokładowej wykwalifikowanego do prowadzenia jednostki pływającej na śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich oraz wykwalifikowanego do ponoszenia ogólnej odpowiedzialności na pokładzie, w tym również za załogę, pasażerów i ładunek;	T	Art. 1 pkt 11 projektu  § 2.02. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na		14. Dokumenty kwalifikacyjne uprawniają do zajmowania następujących stanowisk na statkach żeglugi śródlądowej oraz do wykonywania następujących czynności: 6) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika na każdym statku żeglugi śródlądowej, z zastrzeżeniem, o którym mowa w art. 35ec ust. 1;  Kierownik jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów żeglugowych na swoim statku, zestawie lub scalonych materiałach pływających. Przed rozpoczęciem podróży kierownik powinien dokonać wszelkich niezbędnych przygotowań zapewniających bezpieczeństwo żeglugi,

			śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072)	
14) „szczególne zagrożenie” oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa spowodowane określonymi warunkami nawigacyjnymi, które wymagają od kapitanów posiadania kompetencji wykraczających poza to, co jest oczekiwane zgodnie z ogólnymi standardami kompetencji na ich poziomie zarządzania;	N			Nie wymaga wdrożenia – istotna w przypadku skorzystania z uprawnienia, o którym mowa w art. 9 dyrektywy - uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.c.z. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji.
15) „kompetencja” oznacza dowiedzioną zdolność korzystania z wiedzy i umiejętności wymaganych zgodnie z ustalonymi standardami w celu prawidłowego wykonywania zadań niezbędnych do eksploatacji jednostek pływających żeglugi śródlądowej;	T	Art. 1 pkt 11 projektu		Art. 35d ust. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się: 4) zaświadczenie właściwej komisji egzaminacyjnej o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego, o którego wydanie wnioskodawca się ubiega – w przypadku, gdy w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono konieczność przeprowadzenia egzaminu dla tego rodzaju dokumentu;
16) „poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związanej ze sprawowaniem funkcji kapitana oraz zapewnianiem, aby inni członkowie załogi pokładowej prawidłowo wykonywali wszystkie zadania w zakresie eksploatacji jednostki pływającej;	T	Art. 1 pkt 5 projektu		25) poziom zarządzania – poziom związany z pełnieniem funkcji kapitana oraz kierowaniem innymi członkami załogi pokładowej w celu prawidłowego wykonywania zadań w zakresie eksploatacji statku;
17) „poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem wszystkich zadań w ramach wyznaczonego obszaru odpowiedzialności tej osoby zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;	T	Art. 1 pkt 5 projektu		24) poziom operacyjny – poziom związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem zadań w ramach pełnionej funkcji tej osoby zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;

18) „duży konwój” oznacza zestaw pchany, w przypadku którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych.		Art. 1 pkt 11 projektu	4) prowadzi duży konwój, przez który rozumie się zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej, wynosi co najmniej 7 000 m <sup>2</sup>
19) „żeglarska książeczka pracy” oznacza indywidualny rejestr, w którym rejestruje się informacje dotyczące historii zatrudnienia członka załogi, w szczególności praktykę pływania i odbyte rejsy;	N		- definicje żeglarskiej książeczki pracy i dziennika pokładowego nie są niezbędne - celem zawartych w dyrektywie definicji jest właściwe zrozumienie użytych pojęć. Podkreślić należy, że pojęcia dziennika pokładowego i żeglarskiej książeczki pracy funkcjonują w obecnym stanie prawnym, dokumenty te są i będą wydawane na określonych wzorach, a obecne i projektowane regulacje nie pozostawiają wątpliwości o jakie dokumenty chodzi, tym samym nie ma potrzeby ich definiowania.
20) „dziennik pokładowy” oznacza urzędowy rejestr rejsów odbytych przez jednostkę pływającą i jej załogę;	N		- definicja aktywnej żeglarskiej książeczki pracy nie jest niezbędna – zgodnie z projektowanym art. 39a kierownik statku zobowiązany jest do dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów, dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania. Wpisów, należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Taka regulacja zapewnia, że członek załogi pokładowej będzie posiadał książeczkę, która umożliwi rejestrację w niej danych, tj. aktywną żeglarską książeczkę pracy w rozumieniu dyrektywy.
21) „aktywna żeglarska książeczka pracy” lub „aktywny dziennik pokładowy” oznacza żeglarską książeczkę pracy lub dziennik pokładowy, w których można rejestrować dane;	N		
22) „praktyka pływania” oznacza czas, mierzony w dniach, spędzony przez członków załogi pokładowej na pokładzie w trakcie rejsu jednostką pływającą po śródlądowych drogach wodnych, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych, który został zatwierdzony przez właściwy organ;	T	Art. 1 pkt 11 projektu	„ <b>Art. 35a.</b> Do uzyskania lub przedłużenia ważności: 1) unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnego zezwolenia dla kapitana – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statków żeglugi śródlądowej w służbie pokładowej na pokładzie statku żeglugi w trakcie rejsu po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, również na odcinkach położonych poza tym terytorium, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych;
23) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;	T	Art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy o	

			żegludze śródlądowej	Art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f - statków przeznaczonych lub używanych do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw
	24) „długość” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, z wyłączeniem steru i bukszprytu; 25) „szerokość” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (z wyłączeniem kół łopatkowych, odbojnic itp.); 26) „zanurzenie” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez uwzględnienia stępki lub innych stałych elementów do poziomemu wodnicy maksymalnego zanurzenia;	T	§ 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej  (Dz.U. Nr 115, poz. 772)	§ 2 3) długość [m] - długość kadłuba statku, bez odbojnic, wsporników kotwic i płetwy sterowej; 5) szerokość [m] - największą szerokość kadłuba mierzoną do zewnętrznej powierzchni poszycia, bez odbojnic i osłon kół łopatkowych; 12) największe zanurzenie [m] - zanurzenie statku do wodnicy maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia.
	27) „żegluga sezonowa” oznacza działalność żeglugową, która jest wykonywana przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy każdego roku	N		Nie jest niezbędna, gdyż ma ona zastosowanie wyłącznie na potrzeby ograniczonej implementacji przepisów dyrektywy, w państwach członkowskich niemających śródlądowych dróg wodnych połączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego
Art. 4	Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej. 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej uprawiający żeglugę na unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3. 2. Dla członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie unijne świadectwo kwalifikacji i żeglarska książeczka pracy, o której mowa w art. 22, przedstawiane są w formie jednolitego dokumentu.	T	Art. 1 pkt 10 i 11 projektu	„Art. 35. 1. Statek musi mieć załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają bezpieczeństwo żeglugi. 2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne: 1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej; 2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji; 3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem; 4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych; 5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.  Art. 35d. 4. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, wydaje się przez dokonanie stosownego wpisu w

				dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.
	3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej, inne niż kapitanowie, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW.	T	Art. 1 pkt 3 projektu	art. 1 ust. 3 „Przepisy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz przepisy art. 38 stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem członków załogi pokładowej statku innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Międzynarodową Konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103)), zwaną dalej „konwencją STCW”.
Art. 5	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby eksperci w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz eksperci w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego posiadali unijne świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.	T	Art. 1 pkt 9 projektu	„ <b>Art. 35.</b> 1. Statek musi mieć załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają bezpieczeństwo żeglugi. 2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne: 1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej; 2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji; 3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem; 4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych; 5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.

	2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW	T	Art. 1	w art. 4 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Przepisy ustawy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz obowiązku, o którym mowa w art. 38 ust.1, stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, za wyjątkiem członków załogi pokładowej statku, innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., zwaną dalej "Konwencją STCW";
Art. 6	Obowiązek posiadania szczególnych zezwoleń przez kapitanów. Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie posiadali szczególne zezwolenia wydane zgodnie z art. 12, gdy: a) uprawiają żeglugę na drogach wodnych, które zostały zaklasyfikowane jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim zgodnie z art. 8; b) uprawiają żeglugę na drogach wodnych zidentyfikowanych jako odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami zgodnie z art. 9; c) uprawiają żeglugę z pomocą radaru; d) prowadzą jednostki pływające napędzane skroplonym gazem ziemnym; e) prowadzą duże konwoje.	T	Art. 1 pkt 11	Art. 35e. 1. Osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej dodatkowo ma posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi, jeżeli: 1) uprawia żeglugę na znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wodach morskich stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, lub 2) uprawia żeglugę za pomocą radaru, lub 3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub 4) prowadzi duży konwój, przez który rozumie się zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 m2.
Art. 7	Wyłączenia dotyczące krajowych śródlądowych dróg wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego. 1. Państwo członkowskie może wyłączyć osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, które uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, w tym również sklasyfikowanych jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim, z obowiązków określonych w art. 4 ust.	N	Nd.	Nd.

	<p>1 i 2, art. 5 ust. 1, art. 6, art. 22 ust. 1 akapit pierwszy oraz art. 22 ust. 3 i 6.</p> <p>2. Państwo członkowskie przyznające wyłączenia zgodnie z ust. 1 może wydawać świadectwa kwalifikacji osobom, o których mowa w ust. 1, na warunkach odmiennych od ogólnych warunków określonych w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że świadectwa te zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Uznawanie tych świadectw w innych państwach członkowskich regulowane jest dyrektywą 2005/36/WE lub dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/45/WE 13), w zależności od przypadku.</p> <p>3. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia informacje dotyczące tych przyznanych wyłączeń.</p>			
Art. 8	<p>Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.</p> <p>1. Państwa członkowskie klasyfikują odcinek śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądową drogę wodną o charakterze morskim, w przypadku gdy spełnione jest jedno z poniższych kryteriów:</p> <p>a) zastosowanie ma Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;</p> <p>b) boje i znaki są zgodne z systemem morskim;</p> <p>c) niezbędna jest nawigacja naziemna na tej śródlądowej drodze wodnej; lub</p> <p>d) do żeglugi na tej śródlądowej drodze wodnej potrzebne są urządzenia morskie, których obsługa wymaga szczególnej wiedzy.</p> <p>2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zaklasyfikowaniu określonego odcinka śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądowej drogi wodnej o charakterze morskim. Do powiadomienia skierowanego do Komisji dołącza się uzasadnienie oparte o kryteria, o których mowa w ust. 1. Komisja bez zbędnej zwłoki publicznie udostępnia wykaz zgłoszonych śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.</p>	T	Art. 1 pkt 11	<p><b>Art. 35e.</b> 1. Osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej dodatkowo ma posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi, jeżeli:</p> <p>1) uprawia żeglugę na znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wodach morskich stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, lub</p> <p>2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich, znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 2, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.</p>

Art. 9	<p>Odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia.</p> <p>1. W przypadku gdy jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, państwa członkowskie mogą, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2–4, identyfikować przechodzące przez ich własne terytoria odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, w przypadku gdy zagrożenia takie wynikają z jednego lub większej liczby poniższych powodów:</p> <p>a) częstych zmian przebiegu i prędkości prądów;</p> <p>b) hydromorfologicznych cech śródlądowej drogi wodnej oraz braku odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowej drodze wodnej lub odpowiednich map nawigacyjnych;</p> <p>c) istnienia szczególnych lokalnych regulacji ruchu uzasadnionych specyficznymi cechami hydromorfologicznymi śródlądowej drogi wodnej; lub</p> <p>d) częstych wypadków na określonym odcinku śródlądowej drogi wodnej wynikających z braku kompetencji, która nie jest objęta standardami, o których mowa w art. 17.</p> <p>W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa, prowadzą konsultacje z odpowiednią europejską komisją rzeczną w trakcie procesu identyfikacji odcinków, o których mowa w akapicie pierwszym.</p> <p>2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, jakie zamierzają przyjąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz z art. 20, oraz podają uzasadnienie tych środków, co najmniej sześć miesięcy przed przewidzianą datą przyjęcia tych środków.</p> <p>3. W przypadku gdy odcinki śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w ust. 1, są położone wzdłuż granicy między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich, zainteresowane państwa członkowskie wzajemnie konsultują się oraz wspólnie powiadamiają Komisję.</p> <p>4. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyjąć środek, który nie jest uzasadniony zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja w terminie sześciu miesięcy od</p>	N	Nd.	<p>Uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.cz. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji.</p>
--------	--	---	-----	---

	<p>powiadomienia może przyjąć akty wykonawcze zawierające jej decyzję sprzeciwiającą się przyjęciu środka. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.</p> <p>5. Komisja publicznie udostępnia środki przyjęte przez państwa członkowskie, wraz z uzasadnieniem, o którym mowa w ust. 2.</p>			
Art. 10	<p>Uznawanie.</p> <p>1. Każde unijne świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 4 i 5, a także wszelkie żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22, które zostały wydane przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.</p> <p>2. Na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie. Takie świadectwa, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, które zostały wydane przez państwo trzecie, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że takie państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5 niniejszego artykułu, ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego określającymi wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie, w tym wymogi określone w art. 38 ust. 1 i 3.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 10 projektu</p> <p>Art. 1 pkt 15 projektu</p> <p>Art. 1 pkt 16 projektu</p>	<p>Art. 35 ust. 3 Uznaje się:</p> <p>1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;</p> <p>2) świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi do uzyskania tego świadectwa kwalifikacji identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;</p> <p>3) świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo trzecie zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>art. 38. 3. Uznaje się żeglarskie książeczki pracy wydane:</p> <p>1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;</p> <p>2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne dla wydawania żeglarskiej książeczki pracy jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;</p> <p>3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>Art. 39b. 7. Uznaje się dzienniki pokładowe wydane:</p>

				<p>1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;</p> <p>2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne do wydania dziennika pokładowego jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;</p> <p>3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.</p>
	<p>4. Każde państwo trzecie może przedłożyć Komisji wniosek o uznawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych, które zostały wydane przez jego organy. Do wniosku dołącza się wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy wydawanie takich dokumentów podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.</p> <p>5. Po otrzymaniu wniosku o uznanie zgodnie z ust. 4 Komisja przeprowadza ocenę systemów uzyskiwania świadectwa we wnioskującym państwie trzecim, aby ustalić, czy wydawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych określonych we wniosku podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.</p> <p>Jeżeli te wymogi uznane są za identyczne, Komisja przyjmuje akty wykonawcze uznające w Unii świadectwa, żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe wydane przez to państwo trzecie, pod warunkiem że to państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.</p> <p>Przyjmując akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, Komisja określa, których spośród dokumentów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, dotyczy uznanie. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.</p> <p>6. W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że dane państwo trzecie przestało spełniać wymogi niniejszego</p>	N	nd	nd

	<p>artykułu, natychmiast powiadamia o tym Komisję, należycie uzasadniając powody swojego sprzeciwu.</p> <p>7. Komisja ocenia co osiem lat zgodność systemu uzyskiwania świadectwa w państwie trzecim, o którym mowa w ust. 5 akapit drugi, z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie. Jeżeli Komisja ustali, że wymogi określone w niniejszej dyrektywie nie są już spełniane, zastosowanie ma ust.</p> <p>8. Jeżeli Komisja ustali, że wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 2 lub 3 niniejszego artykułu, nie podlega już wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie, przyjmuje akty wykonawcze zawieszające na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważność świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych zgodnie z tymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.</p> <p>Komisja może w każdej chwili uchylić zawieszenie, jeżeli usunięto stwierdzone braki w odniesieniu do stosowanych standardów.</p> <p>9. Komisja publicznie udostępnia wykaz państw trzecich, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z dokumentami uznawanymi za ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych</p>			
Art. 11	<p>Wydawanie i ważność unijnych świadectw kwalifikacji.</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o unijne świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:</p> <p>a) ich tożsamość;</p> <p>b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do kwalifikacji, o które się ubiegają;</p>	T	Art. 1 pkt 11 i 12 projektu	<p>Art. 35d. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.</p> <p>4. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, wydaje się przez dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.</p> <p>5. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje się na okres ważności świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, przy czym unijne świadectwo kwalifikacji:</p> <p>1) kapitana żeglugi śródlądowej – na okres nie dłuższy niż 13 lat;</p>

	<p>c) fakt spełniania, w stosownych przypadkach, standardów dotyczących stanu zdrowia zgodnie z art. 23.</p> <p>2. Państwa członkowskie wydają unijne świadectwa kwalifikacji po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawców oraz po sprawdzeniu, czy wnioskodawcom tym nie wydano już ważnego unijnego świadectwa kwalifikacji.</p> <p>3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory unijnych świadectw kwalifikacji oraz jednolitych dokumentów będących połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.</p> <p>4. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej jest ograniczona do daty następnego badania lekarskiego wymaganego zgodnie z art. 23.</p> <p>5. Bez uszczerbku dla ograniczenia, o którym mowa w ust. 4, unijne świadectwa kwalifikacji kapitana są ważne przez maksymalnie 13 lat.</p> <p>6. Unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji są ważne przez maksymalnie pięć lat.</p>			<p>2) do wykonywania szczególnych operacji – na okres nie dłuższy niż 5 lat.</p> <p>„<b>Art. 36.</b> 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:</p> <p>a) praktykanta – ukończyła 15 lat,</p> <p>b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,</p> <p>c) marynarza – ukończyła 17 lat;</p> <p>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</p> <p>3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;</p> <p>4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;</p> <p>5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.”</p>
Art. 12	<p>Wydawanie i ważność szczególnych zezwoleń dla kapitanów.</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 6, przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:</p> <p>a) ich tożsamość;</p> <p>b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do szczególnego zezwolenia, o które się ubiegają;</p> <p>c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie.</p>	T	Art. 1 pkt 12 projektu	<p>Art. 36 ust. 3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</p> <p>2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;</p> <p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.”</p>

<p>2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, w przypadku szczególnych zezwoleń dotyczących żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, które to zezwolenia są wymagane na podstawie art. 6 lit. b), wnioskodawcy ubiegający się o te zezwolenia przedkładają właściwym organom państw członkowskich, o których mowa w art. 20 ust. 3, wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:</p> <p>a) ich tożsamość;</p> <p>b) fakt spełniania przez nich wymogów ustanowionych zgodnie z art. 20 dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na konkretnym odcinku śródlądowej drogi wodnej, w odniesieniu do którego wymagane jest zezwolenie;</p> <p>c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie.</p>	N		Uwaga: Polska nie wprowadza dróg wodnych o szczególnym zagrożeniu
<p>3. Państwa członkowskie wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę.</p> <p>4. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwy organ wydający kapitanom unijne świadectwa kwalifikacji wyraźnie określił w świadectwie wszelkie szczególne zezwolenia wydane na podstawie art. 6 zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3. Ważność takiego szczególnego zezwolenia kończy się wraz z upływem ważności unijnego świadectwa kwalifikacji.</p> <p>5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 6 lit. d), wydawane jest jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3, i którego okres ważności ustala się zgodnie z art. 11 ust. 6.</p>	T	<p>Art. 7 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego</p> <p>Art. 1 pkt 11 projektu</p>	<p>Art. 7 W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.</p> <p><b>Art. 35e.7.</b> Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się przez wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej zawierającego informacje o posiadaniu szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>8. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się na czas oznaczony, który jest równy okresowi ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej.</p>

				9. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego, na warunkach określonych w art. 35b ust. 10 i w trybie określonym w art. 35d.
Art. 13	Przedłużenie ważności unijnych świadectw kwalifikacji oraz szczególnych zezwoleń dla kapitanów. Po wygaśnięciu unijnego świadectwa kwalifikacji państwo członkowskie przedłuża, na wniosek, ważność świadectwa oraz, w stosownych przypadkach, zawartych w nim szczególnych zezwoleń, pod warunkiem że: a) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz szczególnych zezwoleń innych niż te, o których mowa w art. 6 lit. d) – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c); b) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i b).	T	Art. 1 pkt 11 i 13 projektu	Art. 35d. 6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2, których ważność wygasła lub wkrótce wygaśnie, na wniosek posiadacza dokumentu. 7. Przedłużenie, o którym mowa w ust. 6, następuje odpowiednio przez wydanie nowego dokumentu albo dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej ksiąteczki pracy. 8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji: 1) wydania dokumentu, o którym mowa w art. 35 ust. 2, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki dla wydania takiego dokumentu określone w art. 35b ust. 2–13 i art. 35c ust. 2 i 3 lub gdy wnioskodawca już posiada wnioskowany dokument; 2) przedłużenia ważności dokumentu w przypadku, o którym mowa w ust. 6, gdy nie zostały spełnione warunki dla przedłużenia takiego dokumentu określone w art. 36a.  Art. 35e. 11. Przepisy ust. 5–10 stosuje się odpowiednio do przedłużenia ważności szczególnego zezwolenia dla kapitana  „ <b>Art. 36a.</b> 1. Ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3–5, przedłuża się osobie, która wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2. 2. Przedłużając ważność unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej uwzględnia się szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 1, 2 i 4, w przypadku gdy takie szczególne zezwolenie dla kapitana było zawarte w dokumencie, którego ważność podlega przedłużeniu.

				<p>3. Warunkiem przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej jest wykazywanie się przez osobę stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia oraz zdaniem z wynikiem pozytywnym ponownego egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności lub ukończeniem zatwierdzonego programu szkolenia w zakresie unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.</p> <p>4. Warunkiem przedłużenia unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego jest wykazywanie się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, a także zdaniem z wynikiem pozytywnym ponownego egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności albo odbyciem wymaganej praktyki pływania na statkach napędzanych LNG w wymiarze wynoszącym:</p> <p>1) przynajmniej 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat od dnia złożenia wniosku o przedłużenie lub</p> <p>2) przynajmniej 90 dni w ciągu poprzedniego roku od dnia złożenia wniosku o przedłużenie.”</p>
Art. 14	<p>Zawieszenie i cofnięcie unijnych świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń dla kapitanów.</p> <p>1. W przypadku gdy istnieją przesłanki wskazujące, że nie są już spełniane wymogi dotyczące świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń, państwo członkowskie, które wydało świadectwo lub szczególne zezwolenie, przeprowadza wszystkie niezbędne oceny oraz, w stosownych przypadkach, cofa te świadectwa lub szczególne zezwolenia.</p> <p>2. Każde państwo członkowskie może czasowo zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji w przypadku gdy uzna takie zawieszenie za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lub porządku publicznego.</p> <p>3. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki rejestrują zawieszenia i cofnięcia w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2.</p>	T	Art. 1 pkt 13 projektu	<p><b>Art. 36g.</b> 1. W przypadku zaistnienia przesłanki wskazującej, że osoba posiadająca dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, nie spełnia już wymogów określonych odpowiednio w art. 36 ust. 1–3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument lub zezwolenie.</p> <p>2. Ze względów bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego, w tym w szczególności w przypadkach, o których mowa w art. 56 pkt 2 i 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zawiesić dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli dotyczy to osoby posiadającej unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania</p>

			<p>szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej występuje do tego organu z wnioskiem o zawieszenie odpowiedniego unijnego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku załącza się uzasadnienie.</p> <p>4. O fakcie złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską.</p> <p>5. Do czasu rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji, zakazuje osobie, której dotyczy wniosek, zajmowania stanowiska członka załogi statku na śródlądowych drogach wodnych oraz innych wodach śródlądowych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, rozpatruje wnioski wniesione przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego o zawieszenie unijnego świadectwa kwalifikacji.</p> <p>7. W przypadku uznania wniosku, o którym mowa w ust. 6, za zasadny właściwy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:</p> <p>1) cofa unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji nie spełnia już wymogów do jego wydania;</p> <p>2) może zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku innym niż określony w pkt 1, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub zapewnienia porządku publicznego.</p> <p>8. Zawieszenie dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, następuje na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.</p> <p><b>Art. 36h.</b> 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji informacje te rejestruje również w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z</p>
--	--	--	---

				dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.20, str. 1).
Art. 15	Współpraca. W przypadku gdy państwo członkowskie, o którym mowa w art. 39 ust. 3, stwierdzi, że świadectwo kwalifikacji wydane przez właściwy organ w innym państwie członkowskim nie spełnia warunków określonych w niniejszej dyrektywie, lub w przypadku gdy istnieją względy bezpieczeństwa lub porządku publicznego, właściwy organ zwraca się do organu wydającego, aby rozważył zawieszenie tego świadectwa kwalifikacji zgodnie z art. 14. Organ występujący z wnioskiem informuje Komisję o swoim wniosku. Organ, który wydał dane świadectwo kwalifikacji, analizuje wniosek i powiadamia ten drugi organ o swojej decyzji. W oczekiwaniu na przekazanie decyzji organu wydającego każdy właściwy organ może zabronić osobom prowadzenia działalności na obszarze swojej jurysdykcji.	T	Art. 1 ust. 13 projektu	Art. 36g. 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli dotyczy to osoby posiadającej unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej występuje do tego organu z wnioskiem o zawieszenie odpowiedniego unijnego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku załącza się uzasadnienie. 4. O fakcie złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską. 5. Do czasu rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji, zakazuje osobie, której dotyczy wniosek, zajmowania stanowiska członka załogi statku na śródlądowych drogach wodnych oraz innych wodach śródlądowych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, rozpatruje wnioski wniesione przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego o zawieszenie unijnego świadectwa kwalifikacji. 7. W przypadku uznania wniosku, o którym mowa w ust. 6, za zasadny właściwy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji: 1) cofa unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji nie spełnia już wymogów do jego wydania;

				2) może zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji – w przypadku innym niż określony w pkt 1, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub zapewnienia porządku publicznego. 8. Zawieszenie dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, następuje na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy.
	Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, współpracują także z właściwymi organami innych państw członkowskich w celu zapewnienia, aby praktyka pływania i odbyte rejsy posiadaczy świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy uznanych na mocy niniejszej dyrektywy były rejestrowane, jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwraca się o zarejestrowanie, oraz zatwierdzane na okres nieprzekraczający 15 miesięcy przed datą wniosku o zatwierdzenie. Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, w stosownych przypadkach informują Komisję o śródlądowych drogach wodnych na swoim terytorium, na których wymagane są kompetencje w zakresie żeglugi o charakterze morskim.	N	Nd.	
Art. 16	Wymogi dotyczące kompetencji. 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4, 5 i 6, posiadały kompetencje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej, jak określono w art. 17.	T	Art. 1 pkt 12 projektu	„ <b>Art. 36.</b> 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która: 1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa: a) praktykanta – ukończyła 15 lat, b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat, c) marynarza – ukończyła 17 lat; 2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2,; 3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3; 4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;

				<p>5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.</p> <p>2. Unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) ukończyła 18 lat;</p> <p>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</p> <p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności.</p> <p>3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</p> <p>2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;</p> <p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.”</p>
	2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu ocenę kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń, o których mowa w art. 6 lit. b), przeprowadza się zgodnie z art. 20.	N	Nd.	Uwaga: Polska nie wprowadza dróg wodnych o szczególnym zagrożeniu, tym samym nie przeprowadza egzaminów w tym zakresie.
Art. 17	Ocena kompetencji. 1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 31 dotyczące uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II.	N	ND	

	<p>2. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby ubiegające się o dokumenty, o których mowa w art. 4, 5 i 6, wykazały, w stosownych przypadkach, że spełniają standardy kompetencji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zdając egzamin zorganizowany:</p> <p>a) pod nadzorem organu administracyjnego zgodnie z art. 18; lub</p> <p>b) w ramach programu szkolenia zatwierdzonego zgodnie z art. 19.</p> <p>3. Wykazanie zgodności ze standardami kompetencji obejmuje egzamin praktyczny mający na celu uzyskanie:</p> <p>a) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;</p> <p>b) szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi z pomocą radaru, o którym mowa w art. 6 lit. c);</p> <p>c) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;</p> <p>d) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.</p> <p>Egzaminy praktyczne przeprowadzane na potrzeby wydawania dokumentów, o których mowa w lit. a) i b) niniejszego ustępu, mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na symulatorze zgodnym z art. 21. W odniesieniu do lit. c) i d) niniejszego ustępu egzaminy praktyczne mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.</p>		<p>Art. 1 pkt 12 i 13 projektu</p> <p>oraz</p> <p>Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy (art. 1 pkt 14 projektu) – tj. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267)</p>	<p>„<b>Art. 36.</b> 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:</p> <p>a) praktykanta – ukończyła 15 lat,</p> <p>b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,</p> <p>c) marynarza – ukończyła 17 lat;</p> <p>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</p> <p>3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;</p> <p>4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;</p> <p>5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.</p> <p>2. Unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) ukończyła 18 lat;</p> <p>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</p> <p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności.</p> <p>3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</p> <p>2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;</p>
--	---	--	--	--

			<p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.”</p> <p><b>Art. 36c.</b> 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:</p> <p>1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie – w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żegluga śródlądowej lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1;</p> <p>2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żegluga śródlądowej – w celu uzyskania przez egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3 i 5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żegluga śródlądowej;</p> <p>3) jednostkę edukacyjną – w przypadku egzaminów organizowanych w ramach szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego programu szkolenia.</p> <p>10. Egzaminy przeprowadzają komisje egzaminacyjne na podstawie zakresu wymagań egzaminacyjnych określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1, zgodnie ze szczegółowym trybem przeprowadzania egzaminu i sposobem działania komisji egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1.</p> <p>11. Egzaminy przeprowadza się w miarę napływu wniosków, nie rzadziej jednak niż dwa razy w ciągu roku. Komisja egzaminacyjna może przeprowadzać egzaminy na sesjach wyjazdowych.</p> <p>12. Egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności składa się z części teoretycznej przeprowadzanej w formie pisemnej lub ustnej lub z części praktycznej.</p> <p><b>Art. 36e.</b> 5. Jeżeli wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana przewidują egzamin praktyczny, taki egzamin przeprowadza się na statku, którego rodzaj i wyposażenie pozwoli na sprawdzenie</p>
--	--	--	--

				<p>wiedzy i umiejętności wymaganych dla dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana, którego ma dotyczyć egzamin, z tym że w przypadku egzaminu na:</p> <p>1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 2 – egzamin może zostać przeprowadzony również na symulatorze, który uzyskał zatwierdzenie, o którym mowa w art. 36k, do tego rodzaju egzaminu;</p> <p>2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – egzamin może zostać przeprowadzony również na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.</p> <p>13) w art. 37:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,</p> <p>4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji  – kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”</p>
	<p>4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów dotyczących egzaminów praktycznych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, określających szczególne kompetencje i warunki, które mają być sprawdzane podczas egzaminów praktycznych, jak również minimalne wymogi dotyczące jednostek pływających, na których mogą odbywać się egzaminy praktyczne.</p>	N	ND	ND

Art. 18	<p>Egzamin pod nadzorem organu administracyjnego.</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. a), były organizowane pod ich nadzorem. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy te przeprowadzali egzaminatorzy, którzy posiadają kwalifikacje do oceniania kompetencji i odpowiadającej im wiedzy oraz umiejętności, o których mowa w art. 17 ust. 1.</p> <p>2. Państwa członkowskie wydają świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego wnioskodawcom, którzy zdali egzamin praktyczny, o którym mowa w art. 17 ust. 3, w przypadku gdy taki egzamin odbył się na symulatorze zgodnym z art. 21 oraz w przypadku gdy wnioskodawca zwrócił się o takie świadectwo.</p> <p>3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory świadectw potwierdzających zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.</p> <p>4. Państwa członkowskie uznają, bez dalszych wymogów lub ocen, świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2, które zostały wydane przez właściwe organy w innych państwach członkowskich.</p>	T	Art. 1 pkt 12 i 13 projektu	<p>Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) praktykanta – ukończyła 15 lat,</li> <li>b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,</li> <li>c) marynarza – ukończyła 17 lat;</li> </ol> </li> <li>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</li> <li>3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;</li> </ol> <p><b>Art. 36d.</b> 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej prowadzi listę egzaminatorów z podziałem według egzaminów przeprowadzanych w celu uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Lista egzaminatorów, o której mowa w ust. 1, jest jawna i zawiera: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko egzaminatora;</li> <li>2) zakres uprawnień egzaminacyjnych.</li> </ol> </li> <li>3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje listę egzaminatorów na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.</li> <li>4. Na listę egzaminatorów może być wpisana osoba, która: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiada wiedzę i doświadczenie pozwalające na ocenę wiedzy i umiejętności określonych w wymaganiach egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;</li> <li>2) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,</li> <li>b) przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,</li> <li>c) prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, lub</li> <li>d) przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu.</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>
---------	---	---	-----------------------------	---

			<p>5. Osoba, która ubiega się o wpis na listę egzaminatorów, składa wniosek do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej za pośrednictwem dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.</p> <p>6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;</li> <li>2) adres zamieszkania wnioskodawcy;</li> <li>3) informacje o posiadanej wiedzy i doświadczeniu, o której mowa w ust. 4 pkt 1, w tym informacje o posiadanych dokumentach kwalifikacyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej lub morskiej oraz o posiadanym wykształceniu;</li> <li>4) przedmiot wniosku, w tym wskazanie dokumentów kwalifikacyjnych, których ma dotyczyć wpis.</li> </ol> <p>7. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, załącza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1;</li> <li>2) oświadczenie wnioskodawcy, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za czyny, o których mowa w ust. 4 pkt 2.</li> </ol> <p>8. Oświadczenie wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, zawiera imię i nazwisko wnioskodawcy oraz jego podpis. Oświadczenie wnioskodawcy składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.</p> <p>9. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 60 dni od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku sporządza opinię w zakresie spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1, i przekazuje ją do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, i dokumentami, o których mowa w ust. 7.</p> <p>10. Opinia, o której mowa w ust. 9, zawiera informacje dotyczące wnioskodawcy, w tym informacje, o których mowa w ust. 6 pkt 1 i 2.</p> <p>11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wpisuje wnioskodawcę na listę egzaminatorów po dokonaniu oceny spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4, na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 9.</p>
--	--	--	---

				<p>12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wpisania wnioskodawcy na listę egzaminatorów, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 4.</p> <p>13. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej skreśla egzaminatora z listy egzaminatorów:</p> <p>1) na wniosek egzaminatora;</p> <p>2) w przypadku śmierci egzaminatora;</p> <p>3) w drodze decyzji, w przypadku gdy egzaminator:</p> <p>a) przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 4,</p> <p>b) dopuścił się rażącego naruszenia obowiązków egzaminatora.</p> <p>14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przechowuje dane osobowe egzaminatorów przez okres 5 lat od dnia skreślenia egzaminatora z listy egzaminatorów.</p> <p>Art. 36e. 24. Komisja egzaminacyjna, na wniosek osoby, która zdała egzamin praktyczny, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzony na symulatorze, wydaje świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.</p> <p>25. Uznaje się świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzonego na symulatorze, wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego.</p>
	5. W przypadku egzaminów pisemnych lub egzaminów komputerowych egzaminatorzy, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpieni przez wykwalifikowane osoby nadzorujące.	N	ND	ND
	6. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminatorzy i wykwalifikowane osoby nadzorujące, o których mowa w niniejszym rozdziale, byli wolni od konfliktów interesów.	T	Art. 1 pkt 13 projektu	<b>Art. 36e.</b> 22. Egzaminator podlega wyłączeniu od przeprowadzenia egzaminu kandydata w przypadkach, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 i 2185), lub w przypadku gdy z innych przyczyn występuje konflikt interesu.
Art. 19	Zatwierdzanie programów szkolenia. 1. Państwa członkowskie mogą ustanowić programy szkolenia dla osób, o których mowa w art. 4, 5 i 6. Państwa	T	Art. 1 pkt 13 projektu	Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 35b ust. 4–7, oraz szkolenie, o którym mowa w art. 36a ust. 3, są prowadzone przez jednostki edukacyjne.

<p>członkowskie zapewniają, aby takie programy szkolenia prowadzące do uzyskania dyplomów lub świadectw wykazujących zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, były zatwierdzane przez właściwe organy państw członkowskich, na których terytorium prowadzi swoje programy szkolenia odpowiednia instytucja edukacyjna lub szkoleniowa.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena jakości programów szkolenia oraz zapewnienie ich jakości były zapewniane przez stosowanie krajowej lub międzynarodowej normy jakości zgodnie z art. 27 ust. 1.</p> <p>2. Państwa członkowskie mogą zatwierdzać programy szkolenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wyłącznie jeżeli:</p> <p>a) cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury, w tym również wykorzystanie symulatorów, w stosownych przypadkach, oraz materiały szkoleniowe są prawidłowo udokumentowane i umożliwiają kandydatom osiągnięcie standardów kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1;</p> <p>b) programy oceny odpowiednich kompetencji są realizowane przez wykwalifikowane osoby wykazujące dogłębną znajomość programu szkolenia;</p> <p>c) egzamin sprawdzający zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, jest przeprowadzany przez wykwalifikowanych egzaminatorów, którzy są wolni od konfliktów interesów.</p> <p>3. Państwa członkowskie uznają wszelkie dyplomy lub świadectwa przyznane po zakończeniu programów szkolenia zatwierdzanych przez inne państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.</p> <p>4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają swoje zatwierdzenie programów szkolenia, które nie spełniają już kryteriów określonych w ust. 2.</p> <p>5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych programów szkolenia, jak również wszelkich programów szkolenia, których zatwierdzenie zostało odwołane lub zawieszane. Komisja publicznie udostępnia te informacje.</p>			<p>2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>3. Jednostkę edukacyjną uznaje się, na jej wniosek, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) cele szkolenia, treści dydaktyczne, wyposażenie i sprzęt dydaktyczny, metody szkolenia, formy prowadzenia zajęć, procedury dotyczące prowadzenia szkolenia, w tym również symulatory, jeżeli są wykorzystywane w szkoleniu, oraz materiały szkoleniowe umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych objętych uznaniem;</li> <li>2) posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą znajomość zagadnień objętych programem szkolenia;</li> <li>3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów.</li> </ol> <p>4. Do wniosku o uznanie, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym wnioskiem;</li> <li>2) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością;</li> <li>3) informacje dotyczące kadry dydaktycznej, w szczególności posiadane kwalifikacje i doświadczenie;</li> <li>4) programy szkoleń zgłoszone do uznania zawierające szczegółowe cele szkolenia;</li> <li>5) opis wewnętrznego systemu oceniania oraz metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji, w tym egzaminów praktycznych;</li> <li>6) opis bazy dydaktycznej oraz wykaz wyposażenia wykorzystywanego do prowadzenia szkoleń objętych wnioskiem;</li> <li>7) zatwierdzenie dla symulatora, jeżeli przewiduje się przeprowadzanie egzaminów praktycznych na symulatorze;</li> <li>8) wzory dyplomów lub świadectw wydawanych po zakończeniu programu szkolenia.</li> </ol>
--	--	--	--

	<p>W wykazie podaje się nazwę programu szkolenia, tytuły przyznawanych dyplomów lub świadectw, organ przyznający dyplom lub świadectwo, rok wejścia w życie zatwierdzenia, jak również odpowiednie kwalifikacje i wszelkie szczególne zezwolenia, do których dyplom lub świadectwo zapewniają dostęp.</p>		<p>5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się również – w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uczelni: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kopię statutu uczelni i regulaminu studiów,</li> <li>b) kopię dokumentu stanowiącego podstawę prowadzenia kształcenia na studiach na określonym kierunku;</li> </ol> </li> <li>2) szkoły ponadpodstawowej: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kopię aktu założycielskiego i statutu szkoły,</li> <li>b) kopię zaświadczenia o wpisie do ewidencji szkół i placówek niepublicznych prowadzonej przez jednostkę samorządu terytorialnego – w przypadku szkół niepublicznych zakładanych przez osoby prawne i fizyczne.</li> </ol> </li> </ol> <p>6. Oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3, oraz kontrolę jednostki edukacyjnej, o której mowa w art. 36j ust. 3, dokonuje komisja powołana w tym celu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>7. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, wchodzi osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, kształcenia lub przeprowadzania audytów.</p> <p>8. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może powoływać ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie, o którym mowa w ust. 7.</p> <p>9. Komisja, o której mowa w ust. 6, dokonuje oceny wniosku, o którym mowa w ust. 3, i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 2 pkt 3, mającą na celu weryfikację zgodności złożonych dokumentów ze stanem faktycznym.</p> <p>10. Uznanie, o którym mowa w ust. 3, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania zawierającego wykaz zatwierdzonych programów szkoleń.</p> <p>11. Certyfikat uznania, o którym mowa w ust. 10, wydaje się na okres 5 lat, z tym że na wniosek jednostki edukacyjnej, o której mowa w ust. 2, może on zostać odnowiony przed upływem tego terminu.</p> <p>12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, uznania, jeżeli jednostka edukacyjna, o której mowa w ust. 2, nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3.</p>
--	---	--	---

			<p>13. Do odnowienia uznania jednostki edukacyjnej, o której mowa w ust. 2, stosuje się przepisy o uznaniu.</p> <p>14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz uznanych jednostek edukacyjnych wraz z zakresem zatwierdzonych programów szkoleń, o których mowa w ust. 10, oraz programów szkoleń, dla których zawieszono lub cofnięto uznanie na podstawie art. 36j ust. 5 lub 8, i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.</p> <p>15. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 14, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.</p> <p>16. Za uznanie jednostki edukacyjnej oraz odnowienie uznania pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.</p> <p>17. Uznaje się dyplomy i świadectwa wydane po ukończeniu szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego przez inne państwo członkowskie programu szkolenia.</p> <p>18. Ekspertem zewnętrznym powołanym do komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje wynagrodzenie w wysokości ustalonej w umowie zawieranej z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>19. Ekspertem zewnętrznym powołanym do komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z pracami tej komisji na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.</p> <p>20. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z udziałem w pracach komisji, o której mowa w ust. 6, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad szkoleniami objętymi uznaniem, prowadzonymi przez uznane jednostki edukacyjne w zakresie zgodności tych szkoleń z przepisami ustawy.</p>
--	--	--	---

			<p>2. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ma prawo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) żądać od jednostki edukacyjnej udostępnienia dokumentów związanych z prowadzonymi przez nią szkoleniami objętymi uznaniem lub kopii tych dokumentów oraz zapoznawania się z ich treścią, a także przekazania wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących działalności jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;</li> <li>2) wydawać wytyczne wiążące jednostki edukacyjne w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;</li> <li>3) przeprowadzać kontrolę jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem.</li> </ol> <p>3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przeprowadza kontrolę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej lub w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.</p> <p>4. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stwierdzonego w wyniku kontroli stanu faktycznego, w tym ujawnionych nieprawidłowości, wraz z określeniem terminu ich usunięcia.</p> <p>5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli zostały stwierdzone nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zawiesza uznanie, na okres nie krótszy niż 3 miesiące, jeżeli stwierdzone nieprawidłowości stanowią przeszkodę do osiągnięcia zakładanych efektów szkolenia;</li> <li>2) cofa uznanie, jeżeli jednostka edukacyjna nie podjęła działań korygujących w zakresie usunięcia nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia uznania.</li> </ol> <p>6. Nie wydaje się decyzji, o których mowa w ust. 5, jeżeli do czasu ich wydania jednostka edukacyjna wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych decyzji.</p> <p>7. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek jednostki edukacyjnej, jeżeli</p>
--	--	--	--

				<p>wykaże ona, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszeniu uznania.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, uznanie również w przypadku gdy jednostka edukacyjna uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny zgodności prowadzonych szkoleń objętych uznaniem z wymaganiami, o których mowa w art. 36i ust. 3.</p> <p>9. W okresie zawieszenia uznania prowadzone przez jednostkę edukacyjną nowe szkolenia nie są objęte uznaniem. Dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest możliwe jedynie pod warunkiem przedstawienia ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej doraźnego rozwiązania umożliwiającego ich prawidłowe ukończenie.</p> <p>10. Od dnia cofnięcia uznania jednostka edukacyjna nie może rozpocząć nowego szkolenia, a dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest prowadzone pod nadzorem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>11. Jednostka edukacyjna, której cofnięto uznanie, może złożyć ponowny wniosek o uznanie nie wcześniej niż po upływie roku od dnia, w którym decyzja o cofnięciu uznania stała się ostateczna.</p>
Art. 20	<p>Ocena kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.</p> <p>1. Państwa członkowskie, które identyfikują na swoich terytoriach odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia w rozumieniu art. 9 ust. 1, określają dodatkowe kompetencje wymagane od kapitanów uprawiających żeglugę na tych odcinkach śródlądowych dróg wodnych oraz określają środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów. W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do celów zapewnienia bezpieczeństwa, konsultują się w trakcie procesu identyfikacji tych kompetencji z odpowiednią europejską komisją rzeczczą.</p> <p>Biorąc pod uwagę kompetencje wymagane dla żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów mogą</p>	N	ND	<p>Uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.cz. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji, tym samym nie ma podstaw do określania dodatkowych kompetencji.</p>

	<p>obejmować:</p> <p>a) ograniczoną liczbę rejsów, które należy odbyć na danym odcinku;</p> <p>b) egzamin przeprowadzany na symulatorze;</p> <p>c) egzamin w postaci testu wielokrotnego wyboru;</p> <p>d) egzamin ustny; lub</p> <p>e) połączenie środków, o których mowa w lit. a)–d).</p> <p>Przy stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie stosują obiektywne, przejrzyste, niedyskryminujące i proporcjonalne kryteria.</p> <p>2. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają, aby zostały wprowadzone procedury oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń oraz zapewniają, aby zostały publicznie udostępnione narzędzia ułatwiające kapitanom uzyskanie wymaganej kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.</p> <p>3. Państwo członkowskie może przeprowadzać oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń związanych z odcinkami śródlądowych dróg wodnych położonych w innym państwie członkowskim w oparciu o wymogi ustanowione dla tego odcinka śródlądowej drogi wodnej zgodnie z ust. 1, pod warunkiem uzyskania zgody państwa członkowskiego, w którym położony jest odcinek śródlądowej drogi wodnej. W takim przypadku to państwo członkowskie zapewnia państwu członkowskiemu przeprowadzającemu ocenę niezbędne środki umożliwiające mu przeprowadzenie takiej oceny. Państwa członkowskie uzasadniają każdą odmowę udzielenia zgody w oparciu o obiektywne i proporcjonalne powody.</p>			
Art. 21	<p>Stosowanie symulatorów.</p> <p>1. Symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji są zatwierdzane przez państwa członkowskie. Zatwierdzenie takie jest wydawane na wniosek po wykazaniu, że symulator spełnia standardy dla symulatorów ustanowione w drodze aktów delegowanych, o których mowa w ust. 2. W zatwierdzeniu określa się, która</p>	T	Art. 1 ust. 12 projektu	<p><b>Art. 36k.</b> 1. Symulator, na którym mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie.</p> <p>2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na miejsce w którym znajduje się ten symulator, jeżeli symulator spełnia standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.</p>

	<p>konkretna ocena kompetencji jest dozwolona na danym symulatorze.</p> <p>2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, określających minimalne wymogi funkcjonalne i techniczne oraz procedury administracyjne w tym zakresie w celu zapewnienia, aby symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji były projektowane w sposób umożliwiający weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 17 ust. 3.</p> <p>3. Państwa członkowskie uznają symulatory zatwierdzone przez właściwe organy w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 1 bez dalszych wymogów technicznych lub ocen.</p> <p>4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają zatwierdzenie symulatorów, które nie spełniają już standardów, o których mowa w ust. 2.</p> <p>5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych symulatorów. Komisja publicznie udostępnia te informacje.</p> <p>6. Państwa członkowskie zapewniają, aby dostęp do symulatorów do celów oceny był niedyskryminacyjny.</p>		<p>3. Przy dokonywaniu oceny spełniania standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, w tym również na potrzeby kontroli, o której mowa w ust. 7, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać:</p> <p>1) ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, symulatorów lub radarowego sprzętu nawigacyjnego;</p> <p>2) z ekspertyz i dokumentów przedstawianych przez zarządcę symulatora.</p> <p>4. W zatwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się egzaminy, które mogą być przeprowadzane na symulatorze.</p> <p>5. Zarządca symulatora zapewnia niedyskryminacyjne zasady dostępu do symulatora, w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie lub orientację seksualną.</p> <p>6. Uznaje się symulatory, które uzyskały zatwierdzenie przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, bez konieczności dokonywania oceny, o której mowa w ust. 3.</p> <p>7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza, na zasadach i w trybie określonych w przepisach rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221), kontrolę w celu dokonania oceny, czy symulator spełnia te standardy.</p> <p>8. Ekspertem zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w umowie zawieranej z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej.</p> <p>9. Ekspertem zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ponoszonych w związku z czynnościami, o których mowa w ust. 3, na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.</p> <p>10. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, o których mowa w ust. 3 pkt 1, są</p>
--	---	--	--

			<p>pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.</p> <p>11. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stanu faktycznego stwierdzonego w wyniku kontroli, w tym ujawnionych nieprawidłowości wraz z określeniem terminu ich usunięcia.</p> <p>12. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zawiesza, na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 12 miesięcy, zatwierdzenie symulatora, który przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2;</li> <li>2) cofa zatwierdzenie symulatora, jeżeli zarządca symulatora w okresie zawieszenia nie usunął nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia zatwierdzenia.</li> </ol> <p>13. Nie wydaje się decyzji, o których mowa w ust. 12, jeżeli do czasu ich wydania zarządca symulatora wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych decyzji.</p> <p>14. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek zarządcy symulatora, jeżeli wykaże on, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszenia zatwierdzenia symulatora.</p> <p>15. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, zatwierdzenie symulatora, jeżeli zarządca symulatora uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny spełniania przez symulator wymagań, o których mowa w ust. 2.</p> <p>16. W okresie zawieszenia zatwierdzenia symulatora na symulatorze nie mogą być przeprowadzane się egzaminy.</p> <p>17. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informację o zatwierdzeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zatwierdzenia symulatora.</p> <p>18. Informacja, o której mowa w ust. 17, zawiera w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) określenie egzaminów, które mogą być przeprowadzane na symulatorze;</li> <li>2) imię i nazwisko operatora symulatora;</li> <li>3) nazwę zatwierdzonego programu szkolenia – w przypadku gdy symulator jest wykorzystywany w ramach tego programu szkolenia;</li> </ol>
--	--	--	--

				<p>4) nazwę organu wydającego unijne świadectwo kwalifikacji, szczególne zezwolenie dla kapitana lub świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.</p> <p>19. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz zatwierdzonych symulatorów zawierający informacje, o których mowa w ust. 17, i przekazuje go do Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.</p> <p>20. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 19, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.</p>
Art. 22	<p>Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy.</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie rejestrowali praktykę pływania, o której mowa w art. 11 ust. 1 lit. b), oraz odbyte rejsy, o których mowa w art. 20 ust. 1, w żeglarskiej książeczce pracy, o której mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, lub w żeglarskiej książeczce pracy uznanej zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.</p> <p>Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, gdy państwa członkowskie stosują art. 7 ust. 1 lub art. 39 ust. 2, obowiązek określony w akapicie pierwszym niniejszego ustępu ma zastosowanie tylko jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwróci się o zarejestrowanie.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 16 projektu</p> <p>Nd.</p>	<p>„<b>Art. 39a.</b> 1. Kierownik statku jest obowiązany do dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania.</p> <p>2. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać starannie, pismem czytelnym, bez używania skrótów. Wpisanych wyrazów nie wolno przerabiać lub czynić nieczytelnymi. Omyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego wyrazu w sposób pozwalający na odczytanie pierwotnego tekstu i wpisanie prawidłowego wyrazu.</p> <p>3. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Wpisów dotyczących zakończenia podróży należy dokonać najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnej podróży.</p>
	<p>2. Państwa członkowskie zapewniają, jeżeli wystąpi o to członek załogi, aby ich właściwe organy - po sprawdzeniu autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających - zatwierdzały w żeglarskiej książeczce pracy dane dotyczące praktyki pływania i rejsów odbytych w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy przed złożeniem wniosku.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 16 projektu</p>	<p>Art. 39a. 4. Zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, dokonuje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentach potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ma prawo zażądać przedłożenia dzienników pokładowych, ich wyciągów lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania.</p> <p>5. W celu zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, posiadacz żeglarskiej książeczki pracy występuje z wnioskiem o ich weryfikację w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonych od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.</p>

W przypadku wprowadzenia narzędzi elektronicznych, w tym elektronicznych żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, w tym również odpowiednich procedur zabezpieczających autentyczność tych dokumentów, odpowiednie dane można zatwierdzać bez przeprowadzania dodatkowych procedur.	N	Nd.	
Uwzględnia się praktykę pływania, która została uzyskana na którychkolwiek śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, których cieki wodne nie znajdują się w całości na terytorium Unii, uwzględnia się również praktykę pływania uzyskaną na odcinkach położonych poza terytorium Unii.	T	Art. 1 pkt 11 projektu	„ <b>Art. 35a.</b> Do uzyskania lub przedłużenia ważności: 1) unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnego zezwolenia dla kapitana – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statków żeglugi śródlądowej w służbie pokładowej na pokładzie statku żeglugi w trakcie rejsu po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, również na odcinkach położonych poza tym terytorium, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych;
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby rejsy jednostek pływających, o których mowa w art. 2 ust. 1, były rejestrowane w dzienniku pokładowym, o którym mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, lub w dzienniku pokładowym uznanym zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.	T	Art. 1 pkt 16 projektu	<b>Art. 39b.</b> 1. Statek posiada dziennik pokładowy. 2. Dziennik pokładowy prowadzi kierownik statku, z tym że wpisyw do dziennika pokładowego mogą dokonywać także inspektorzy.
4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, biorąc pod uwagę informacje wymagane do wdrożenia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do identyfikacji osoby, jej praktyki pływania i odbytych rejsów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradcą, o której mowa w art. 33 ust. 2. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja uwzględnia fakt, że dziennik pokładowy jest również wykorzystywany w ramach wdrażania dyrektywy Rady 2014/112/UE 14) na potrzeby weryfikacji wymogów dotyczących składu załogi oraz rejestrowania rejsów jednostek pływających.	N	Nd.	Nd.
5. Do dnia 17 stycznia 2026 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę dotyczącą zabezpieczonych przed fałszowaniem elektronicznych żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych i	N	Nd.	

	legitymacji zawodowych zawierających unijne świadectwa kwalifikacji w żegludze śródlądowej.			
	6. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi posiadali jednolitą aktywną żeglarską książeczkę pracy oraz aby na jednostkach pływających znajdował się jednolity aktywny dziennik pokładowy.	T	Art. 1 pkt 15 i 16 projektu	„ <b>Art. 38.</b> 1. Członek załogi statku jest obowiązany posiadać żeglarską książeczkę pracy albo dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzające przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej. <b>Art. 39b.</b> 1. Statek posiada dziennik pokładowy.
Art. 23	<p>Stan zdrowia.</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji wykazali się odpowiednim stanem zdrowia, przedstawiając właściwemu organowi ważne orzeczenie lekarskie wydane przez przedstawiciela zawodu medycznego, zatwierdzonego przez właściwy organ, po pomyślnym przeprowadzeniu badania stanu zdrowia.</p> <p>2. Wnioskodawcy przedstawiają orzeczenia lekarskie właściwemu organowi ubiegając się o:</p> <p>a) swoje pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;</p> <p>b) swoje unijne świadectwo kwalifikacji kapitana;</p> <p>c) przedłużenie ważności swojego unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej, w przypadku gdy spełnione są warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu. Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji nie mogą być wystawione wcześniej niż trzy miesiące przed datą wystąpienia o unijne świadectwo kwalifikacji.</p> <p>3. Po ukończeniu 60. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 nie rzadziej niż co pięć lat. Po ukończeniu 70. roku życia posiadacz tego świadectwa musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 co dwa lata.</p> <p>4. Państwa członkowskie zapewniają, aby pracodawcy, kapitanowie i organy państw członkowskich mogli wymagać od członków załogi pokładowej wykazania się odpowiednim stanem zdrowia zgodnie z ust. 1 w każdym</p>	T	Art. 1 pkt 12 i 13 projektu	<p>„<b>Art. 36.</b> 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:</p> <p>1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:</p> <p>a) praktykanta – ukończyła 15 lat,</p> <p>b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,</p> <p>c) marynarza – ukończyła 17 lat;</p> <p>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</p> <p>Art. 36b. 1. Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.</p> <p>2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3 oraz stwierdzenie o zdolności lub niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>3. Skierowanie lub wnioski, o których mowa w ust. 2, zawierają:</p> <p>1) imię i nazwisko osoby kierowanej na badania;</p> <p>2) datę i miejsce urodzenia osoby kierowanej na badania;</p>

	<p>przypadku, gdy istnieją obiektywne przesłanki, że członek załogi pokładowej nie spełnia już wymogów dotyczących stanu zdrowia, o których mowa w ust. 6.</p> <p>5. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia wnioskodawcy, państwa członkowskie mogą wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi. W takim przypadku tego rodzaju środki łagodzące i ograniczenia związane ze stanem zdrowia wymienia się w unijnym świadectwie kwalifikacji zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3.</p> <p>6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w oparciu o zasadnicze wymogi dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w załączniku III, w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących stanu zdrowia określających wymogi w zakresie stanu zdrowia, w szczególności w odniesieniu do badań, które przedstawiciele zawodu medycznego muszą przeprowadzić, kryteriów, które muszą stosować, aby stwierdzić zdolność do pracy, a także wykazu ograniczeń i środków łagodzących.</p>			<p>3) numer PESEL osoby kierowanej na badania, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość;</p> <p>4) oznaczenie armatora – w przypadku skierowania wydawanego przez armatora;</p> <p>5) określenie stanowisk na statkach, które ma zajmować osoba kierowana na badania wraz ze wskazaniem, że dane stanowiska należą do grupy stanowisk w służbie pokładowej lub mechanicznej oraz informacją, czy dane stanowiska uprawniają do kierowania statkiem.</p> <p>4. Stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiegokolwiek choroby lub niepełnosprawności, która powodowałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,</li> <li>2) pełnienia powierzonych obowiązków, lub</li> <li>3) właściwego postrzegania otoczenia.</li> </ol> <p>5. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy dotyczące stanu zdrowia określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>6. Lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby badanej.</p> <p>7. W przypadku gdy członek załogi statku nie spełnia standardów dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.</p> <p>8. Świadectwo zdrowia niezbędne do wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji oraz wydania lub przedłużenia unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej wydaje się nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentu kwalifikacyjnego.</p>
--	--	--	--	---

			<p>9. Świadectwo zdrowia w przypadku osób, które ukończyły:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 60. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat;</li> <li>2) 70. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 2 lata.</li> </ol> <p>10. Jeżeli na skutek wystąpienia okoliczności, w wyniku których zachodzi podejrzenie, że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) armator lub kierownik statku, na którym członek załogi statku jest zatrudniony, lub</li> <li>2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji, – kieruje członka załogi na badania doraźne.</li> </ol> <p>11. Za okoliczności, o których mowa w ust. 10, uznaje się w szczególności spowodowanie wypadku żeglugowego, udział w wypadku żeglugowym, w którym doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania uszczerbku na zdrowiu, a także stwierdzenie, że członek załogi statku wykonywał swoje obowiązki w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.</p> <p>12. Badania doraźne przeprowadza się w celu określenia zdolności lub niezdolności do pracy na statkach żeglugi śródlądowej w związku z podejrzeniem wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 10.</p> <p>13. Po przeprowadzeniu badań doraźnych lekarz wydaje dokument potwierdzający zdolność lub niezdolność do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>14. Osoba badana lub armator, którzy nie godzą się z treścią wydanego świadectwa zdrowia, mogą wystąpić w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania, za pośrednictwem lekarza, który wydał to świadectwo, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.</p> <p>15. Lekarz, który przeprowadzał badanie, przesyła wniosek o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego, wraz z dokumentacją lekarską, do właściwego ośrodka medycyny pracy w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego wniosku.</p> <p>16. Ponowne badanie lekarskie przeprowadza się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku przez właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy.</p> <p>17. Badania, o których mowa w ust. 2 i 10, są przeprowadzane na koszt armatora, z tym że w przypadku badań przeprowadzanych na</p>
--	--	--	---

				<p>wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia, przeprowadza się je na koszt wnioskodawcy.</p> <p>18. Ocena stanu zdrowia oraz badanie doraźne, o których mowa odpowiednio w ust. 2 i 10, nie stanowią badań lekarskich w rozumieniu art. 229 Kodeksu pracy.</p> <p>19. Osoba, której wydano świadectwo zdrowia, jest obowiązana do:</p> <p>1) niezwłocznego przedstawienia świadectwa zdrowia armatorowi;</p> <p>2) przechowywania i przedkładania świadectwa zdrowia do wglądu organom właściwym do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>20. Uznaje się świadectwa zdrowia wydane zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w innych państwach członkowskich.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może określić, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa zdrowia, kierując się potrzebą zapewnienia ujednolicenia wzoru tych świadectw z wzorami stosowanymi w pozostałych państwach członkowskich</p>
Art. 24	<p>Ochrona danych osobowych.</p> <p>1. Państwa członkowskie przetwarzają dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z prawem unijnym dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2016/679.</p> <p>2. Komisja przetwarza dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.</p>	N		
	<p>3. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe były przetwarzane wyłącznie w celu:</p> <p>a) wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy;</p> <p>b) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do bazy danych, o której mowa w art. 25, a Komisją;</p> <p>c) opracowywania statystyk.</p> <p>Zanonimizowane informacje uzyskane w oparciu o takie dane można wykorzystywać do wspierania polityk propagujących śródlądowy transport wodny.</p> <p>4. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4 i 5, i których dane osobowe, w szczególności dane dotyczące zdrowia, są przetwarzane w rejestrach, o</p>	T	Art. 1 pkt 7 lit b i pkt 13 projektu	<p>Art. 11a. 5. Informacje gromadzone w bazie danych statków, dotyczące unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu:</p> <p>1) wdrażania, stosowania i oceny prawidłowego wdrożenia i stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludzie śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345</p>

	<p>których mowa w art. 25 ust. 1, oraz w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2, były uprzednio o tym fakcie informowane. Państwa członkowskie przyznają takim osobom dostęp do ich danych osobowych, oraz na żądanie takich osób w każdym czasie przekazują im kopię tych danych.</p>			<p>z 27.12.2017, str. 53, z późn. zm.<sup>1)</sup>), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”, w tym funkcjonowania systemu zarządzania jakością, o którym mowa w art. 39d;  2) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397, a Komisją Europejską;  3) opracowywania przez organy administracji żeglugi śródlądowej statystyk dotyczących w szczególności ilości wydawanych lub przedłużanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także ważności tych dokumentów.  6. Cel, o którym mowa w ust. 5 pkt 3, organy administracji żeglugi śródlądowej realizują po anonimizacji danych osobowych.  7. Dane osobowe, o których mowa w ust. 5, przechowywane przez okres, w którym jest to niezbędne do celów, dla których dane te zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z dyrektywą 2017/2397, nie dłużej jednak niż przez 100 lat.  8. Po upływie okresu przechowywania, o którym mowa w ust. 7, dane osobowe podlegają usunięciu.  9. Statystyki, o których mowa w ust. 5 pkt 3, mogą być wykorzystywane w celu wspierania działań promujących śródlądowy transport wodny.”;   Art. 36h.. 3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje osobę, której dane osobowe będą przetwarzane w bazach, o których mowa w ust. 1, o tym fakcie, a także zapewnia dostęp tej osobie do dotyczących jej danych i możliwość uzyskania ich kopii</p>
Art. 25	<p>Rejestry.  1. Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie prowadzą rejestry unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych pod ich nadzorem zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz, w stosownych przypadkach, dokumentów</p>	T	Art. 1 pkt 7 lit a, pkt 13 i 15, 16 oraz art. 4 projektu	<p>w art. 11a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „2) dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszane lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły;”,   Art. 36h. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków informacje o wydanych,</p>

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3.

<p>uznanych na podstawie art. 10 ust. 2, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszono lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły.</p> <p>W przypadku unijnych świadectw kwalifikacji rejestry zawierają dane podane w unijnych świadectwach kwalifikacji oraz nazwę organu wydającego. W przypadku książeczek żeglarskich rejestry zawierają imię i nazwisko posiadacza oraz jego numer identyfikacyjny, numer identyfikacyjny żeglarskiej książeczki pracy, datę wydania oraz nazwę organu wydającego. W przypadku dzienników pokładowych rejestry zawierają nazwę jednostki pływającej, europejski numer identyfikacyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełniania informacji w rejestrach żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych o inne informacje wymagane według wzorów żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych przyjętych na podstawie art. 22 ust. 4, aby jeszcze bardziej ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi.</p> <p>2. Na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, w celu zachowania bezpieczeństwa, ułatwienia żeglugi, jak również do celów statystycznych oraz aby ułatwić wymianę informacji między organami wdrażającymi niniejszą dyrektywę, państwa członkowskie rzetelnie i niezwłocznie rejestrują w bazie danych prowadzonej przez Komisję dane dotyczące świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 ustalających standardy określające cechy takiej bazy danych oraz warunki korzystania z niej, w szczególności w celu sprecyzowania:</p> <p>a) instrukcji dotyczących kodowania danych w bazie danych;</p>		<p>przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji informacje te rejestruje również w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.20, str. 1).</p> <p>2. Informacje, o których mowa w ust. 1, zawierają dane podane w dokumencie kwalifikacyjnym oraz nazwę organu wydającego.</p> <p>3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje osobę, której dane osobowe będą przetwarzane w bazach, o których mowa w ust. 1, o tym fakcie, a także zapewnia dostęp tej osobie do dotyczących jej danych i możliwość uzyskania ich kopii</p> <p>Art. 39. 10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych informacje o wydanych, wymienionych lub utraconych żeglarskich książeczkach pracy.</p> <p>11. Informacje, o których mowa w ust. 10, obejmują imię i nazwisko posiadacza żeglarskiej książeczki pracy oraz numer identyfikacyjny członka załogi, numer seryjny żeglarskiej książeczki pracy, datę jej wydania oraz nazwę organu wydającego.</p> <p>Art. 39c. 5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w Bazie EHDB informacje o wydanych, wymienionych lub utraconych dziennikach pokładowych.</p> <p>6. Informacje, o których mowa w ust. 5, zawierają w szczególności nazwę jednostki pływającej, numer rejestracyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny</p>
---	--	---

	<p>b) praw dostępu użytkowników, zróżnicowanych w stosownych przypadkach według rodzaju użytkowników, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystywania danych;</p> <p>c) maksymalnego czasu zatrzymywania danych zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach zróżnicowanego w zależności od rodzaju dokumentu;</p> <p>d) instrukcji dotyczących eksploatacji bazy danych i jej interakcji z rejestrami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.</p> <p>3. Wszelkie dane osobowe zawarte w rejestrach, o których mowa w ust. 1, lub w bazie danych, o której mowa w ust. 2, przechowuje się nie dłużej, niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.</p> <p>4. Komisja może udzielić dostępu do bazy danych organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do celów, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:</p> <p>a) spełnione zostały wymogi art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001; oraz</p> <p>b) to państwo trzecie lub ta organizacja międzynarodowa nie ograniczają państwom członkowskim ani Komisji dostępu do swojej odpowiedniej bazy danych. Komisja zapewnia, aby państwo trzecie ani organizacja międzynarodowa nie przekazywały tych danych innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej bez wyraźnej pisemnej zgody Komisji oraz na warunkach określonych przez Komisję.</p>			<p>dziennika pokładowego, datę jego wydania oraz nazwę organu wydającego.</p> <p>Art. 4. 1. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej ustawy dostosuje bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych do wymogów określonych w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Informacje wprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, są dalej przetwarzane w tej bazie dla celów prowadzenia tej bazy.</p>
Art. 26	<p>Właściwe organy.</p> <p>1. Państwa członkowskie wyznaczają w stosownych przypadkach właściwe organy, które:</p> <p>a) organizują i nadzorują egzaminy, o których mowa w art. 18;</p> <p>b) zatwierdzają programy szkolenia, o których mowa w art. 19;</p> <p>c) zatwierdzają symulatory, o których mowa w art. 21;</p> <p>d) wydają świadectwa, przedłużają ich ważność, zawieszają je lub cofają oraz wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 i 38, a także żeglarskie</p>	T	Art. 1 pkt 7 lit a, pkt 10, 11, 13 i 15 projektu	<p><b>Art. 36c.</b> 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:</p> <p>1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie – w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1;</p> <p>2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej – w celu uzyskania przez</p>

	<p>książeczki pracy i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22;</p> <p>e) zatwierdzają praktykę pływania w żeglarskich książeczkach pracy, o których mowa w art. 22;</p> <p>f) określają, którzy przedstawiciele zawodu medycznego mogą wydawać orzeczenia lekarskie zgodnie z art. 23;</p> <p>g) prowadzą rejestry, o których mowa w art. 25;</p> <p>h) wykrywają i zwalczają oszustwa oraz inne niezgodne z prawem praktyki, o których mowa w art. 29.</p> <p>2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych organach na swoim terytorium, które wyznaczyły zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia te informacje.</p>		<p>egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3 i 5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</p> <p>3) jednostkę edukacyjną – w przypadku egzaminów organizowanych w ramach szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego programu szkolenia.</p> <p>Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 35b ust. 4–7, oraz szkolenie, o którym mowa w art. 36a ust. 3, są prowadzone przez jednostki edukacyjne.</p> <p>2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz uznanych jednostek edukacyjnych wraz z zakresem zatwierdzonych programów szkoleń, o których mowa w ust. 10, oraz programów szkoleń, dla których zawieszono lub cofnięto uznanie na podstawie art. 36j ust. 5 lub 8, i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.</p> <p>Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad szkoleniami objętymi uznaniem, prowadzonymi przez uznane jednostki edukacyjne w zakresie zgodności tych szkoleń z przepisami ustawy.</p> <p>2. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ma prawo:</p> <p>1) żądać od jednostki edukacyjnej udostępnienia dokumentów związanych z prowadzonymi przez nią szkoleniami objętymi uznaniem lub kopii tych dokumentów oraz zapoznawania się z ich treścią, a także przekazania wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących działalności jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;</p> <p>2) wydawać wytyczne wiążące jednostki edukacyjne w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;</p>
--	---	--	---

			<p>3) przeprowadzać kontrolę jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przeprowadza kontrolę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej lub w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.</p> <p><b>Art. 36k.</b> 1. Symulator, na którym mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie. 2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na miejsce w którym znajduje się ten symulator, jeżeli symulator spełnia standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>Art. 35. 1. Statek musi mieć załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają bezpieczeństwo żeglugi. 2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne: 1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej; 2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji; 3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem; 4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych; 5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.</p> <p><b>Art. 35d.</b> 1. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.</p>
--	--	--	---

			<p>Art. 35e. 4. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie tego dokumentu.</p> <p><b>Art. 39.</b> 1. Żeglarską książeczkę pracy wydaje, na wniosek, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na czas nieokreślony.</p> <p>Art. 39c. 1. Dziennik pokładowy wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora.</p> <p>Art. 39a. 4. Zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, dokonuje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentach potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ma prawo zażądać przedłożenia dzienników pokładowych, ich wyciągów lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania.</p> <p>5. W celu zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, posiadacz żeglarskiej książeczki pracy występuje z wnioskiem o ich weryfikację w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonych od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.</p> <p>Art. 36b. 1. Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.</p> <p>2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3 oraz stwierdzenie o zdolności lub niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.</p>
--	--	--	---

				<p>Art. 11a ust. 1 pkt 2 dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane lub których ważność przedłużono lub które zostały zawieszane lub cofnięte lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły.</p>
Art. 27	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie działania prowadzone przez podmioty rządowe i pozarządowe pozostające pod ich nadzorem związane ze szkoleniem i oceną kompetencji, a także z wydawaniem i aktualizowaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych były stale monitorowane poprzez system standardów jakości, aby zapewnić osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy.</p> <p>2. Państwa członkowskie zapewniają, aby cele szkoleniowe i związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były wyraźnie zdefiniowane oraz określały poziomy wiedzy i umiejętności podlegające ocenie i sprawdzane zgodnie z niniejszą dyrektywą.</p> <p>3. Państwa członkowskie zapewniają, aby – mając na uwadze polityki, systemy, kontrole i przeglądy wewnętrzne służące zapewnianiu jakości ustanowione na potrzeby zapewnienia osiągnięcia określonych celów – obszary stosowania standardów jakości obejmowały:</p> <p>a) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych;</p> <p>b) wszystkie kursy i programy szkolenia;</p> <p>c) egzaminy i oceny przeprowadzane przez każde państwo członkowskie lub pod jego nadzorem; oraz</p> <p>d) kwalifikacje i doświadczenie wymagane od osób prowadzących szkolenie i egzaminatorów.</p>		Art. 1 pkt 13 i 16 projektu,	<p>Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 35b ust. 4–7, oraz szkolenie, o którym mowa w art. 36a ust. 3, są prowadzone przez jednostki edukacyjne.</p> <p>2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>3. Jednostkę edukacyjną uznaje się, na jej wniosek, jeżeli:</p> <p>1) cele szkolenia, treści dydaktyczne, wyposażenie i sprzęt dydaktyczny, metody szkolenia, formy prowadzenia zajęć, procedury dotyczące prowadzenia szkolenia, w tym również symulatory, jeżeli są wykorzystywane w szkoleniu, oraz materiały szkoleniowe umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych objętych uznaniem;</p> <p>2) posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą znajomość zagadnień objętych programem szkolenia;</p> <p>3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów.</p> <p>4. Do wniosku o uznanie, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności:</p> <p>1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym wnioskiem;</p> <p>2) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością;</p> <p>3) informacje dotyczące kadry dydaktycznej, w szczególności posiadane kwalifikacje i doświadczenie;</p>

				<p>4) programy szkoleń zgłoszone do uznania zawierające szczegółowe cele szkolenia;</p> <p>5) opis wewnętrznego systemu oceniania oraz metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji, w tym egzaminów praktycznych;</p> <p>6) opis bazy dydaktycznej oraz wykaz wyposażenia wykorzystywanego do prowadzenia szkoleń objętych wnioskiem;</p> <p>7) zatwierdzenie dla symulatora, jeżeli przewiduje się przeprowadzanie egzaminów praktycznych na symulatorze;</p> <p>8) wzory dyplomów lub świadectw wydawanych po zakończeniu programu szkolenia.</p> <p>6. Oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3, dokonuje komisja powołana w tym celu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.</p> <p>9. Komisja, o której mowa w ust. 6, dokonuje oceny wniosku, o którym mowa w ust. 3, i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 2 pkt 3, mającą na celu weryfikację zgodności złożonych dokumentów ze stanem faktycznym.</p> <p>Art. 39d. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, w zakresie następujących obszarów:</p> <p>1) wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych,</p> <p>2) egzaminów i ocen przeprowadzanych przez działające przy nich komisje egzaminacyjne,</p> <p>3) dokonywania oceny spełnienia wymagań, o których mowa w art. 36d ust. 4, przez egzaminatorów – zapewniający, że obszary te będą funkcjonować zgodnie z przepisami ustawy.</p>
Art. 28	1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy oceniały działania w zakresie nabywania i oceny kompetencji oraz administrowania unijnymi świadectwami kwalifikacji, żeglarskimi książeczkami pracy i dziennikami pokładowymi	T	Art. 1 pkt 13 projektu	<b>Art. 36j.</b> 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad szkoleniami objętymi uznaniem, prowadzonymi przez uznane jednostki edukacyjne w zakresie zgodności tych szkoleń z przepisami ustawy

	<p>do dnia 17 stycznia 2037 r., a następnie nie rzadziej niż co dziesięć lat.</p> <p>2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki ocen dokonywanych przez takie niezależne organy były należycie dokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki mające na celu usunięcie wszelkich braków stwierdzonych w wyniku niezależnej oceny.</p>		<p>Art. 6 ust. 1a ustawy o żegludze śródlądowej</p>	<p>Art. 6a 1a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie uregulowanym w niniejszej ustawie.</p>
Art. 29	<p>1. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania oszustwom i innym niezgodnym z prawem praktykom z wykorzystaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.</p> <p>2. Państwa członkowskie wymieniają z właściwymi organami innych państw członkowskich odpowiednie informacje na temat świadectw osób uczestniczących w eksploatacji jednostki pływającej, w tym również informacji o zawieszeniu i cofnięciu świadectw. Wymieniając te informacje, państwa członkowskie muszą w pełni przestrzegać zasad ochrony danych osobowych określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/679.</p>	T	<p>art. 7 oraz 77 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego</p> <p>oraz</p> <p>art. 1 pkt 7 projektu</p>	<p>Art. 7 W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.</p> <p>Art. 77 § 1. Organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy.</p> <p>w art. 11a:</p> <p>a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „2) dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane lub których ważność przedłużono lub które zostały zawieszono lub cofnięte lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły;”,</p> <p>b) dodaje się ust. 5–9 w brzmieniu:</p> <p>5. Informacje gromadzone w bazie danych statków, dotyczące unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu:</p> <p>1) wdrażania, stosowania i oceny prawidłowego wdrożenia i stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, z późn. zm.<sup>2)</sup>), zwanej dalej „dyrektywą</p>

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3.

				2017/2397”, w tym funkcjonowania systemu zarządzania jakością, o którym mowa w art. 39d; 2) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397, a Komisją Europejską
Art. 30	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.	T	Art. 61 ustawy o żegludze śródlądowej	Art. 61 Kto: 1) kieruje statkiem albo zajmuje stanowisko członka załogi statku, nie posiadając do tego właściwego dokumentu kwalifikacyjnego, 2) będąc członkiem załogi statku, nie posiada dokumentu potwierdzającego warunki zdrowia odpowiednie do zajmowanego stanowiska, 3) będąc członkiem załogi statku, nie posiada żeglarskiej książeczki pracy, podlega karze grzywny.
Art. 31	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 oraz art. 25 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 16 stycznia 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. 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. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w niniejszym artykule, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo	N	ND	

	<p>członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani 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.</p>			
Art. 32	<p>Akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem aktów przyjętych na podstawie art. 25, zawierają odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, pod warunkiem że: W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.</p> <p>W przypadku gdy akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach delegowanych cały tekst tych standardów oraz dokonuje odpowiedniego wpisu lub aktualizacji danego odniesienia, wraz z datą rozpoczęcia stosowania w załączniku IV.</p> <p>a) standardy te są dostępne i aktualne;  b) standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;  c) zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii.</p>	N	ND	
Art. 33	<p>1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Odniesienia do komitetu utworzonego na podstawie art. 7 dyrektywy 91/672/EWG, którą uchyla niniejsza dyrektywa, odczytuje się</p>	N	ND	

	<p>jako odniesienia do komitetu utworzonego na mocy niniejszej dyrektywy.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.</p> <p>3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może zdecydować o zakończeniu procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie opinii.</p>			
Art. 34	<p>Przyjmując akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4, Komisja zamieszcza odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, oraz określa datę rozpoczęcia ich stosowania, pod warunkiem że: W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.</p> <p>W przypadku gdy akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach wykonawczych cały tekst tych standardów.</p> <p>a) standardy te są dostępne i aktualne;</p> <p>b) standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;</p> <p>c) zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii.</p>	N	ND	
Art. 35	<p>1. Komisja dokona oceny niniejszej dyrektywy wraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi, o których mowa w niniejszej dyrektywie, oraz przedłoży wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż w dniu 17 stycznia 2030 r.</p> <p>2. Do dnia 17 stycznia 2028 r. każde państwo członkowskie udostępni Komisji informacje potrzebne do monitorowania</p>	N	ND	

	wdrażania i oceny niniejszej dyrektywy, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi w odniesieniu do gromadzenia, formatu i treści informacji.			
Art. 36	1. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 i art. 25 ust. 1 i 2 do dnia 17 stycznia 2020 r. Najpóźniej 24 miesiące po przyjęciu aktów delegowanych, o których mowa w art. 25 ust. 2, Komisja tworzy bazę danych przewidzianą w tym artykule. 2. Komisja przyjmie akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4 do dnia 17 stycznia 2020 r.	N	ND	
Art. 37	Dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 18 stycznia 2022 r. Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 1 lit. a projektu	1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy: a) uchyla się pkt 5 i 7
Art. 38	1. Patenty kapitanów wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz świadectwa, o których mowa w art. 1 ust. 6 dyrektywy 96/50/WE, a także licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., pozostają ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu.  Przed dniem 18 stycznia 2032 r. państwo członkowskie, które wydało patenty lub świadectwa, o których mowa w akapicie pierwszym, wydaje kapitanom, którzy posiadają takie patenty lub świadectwa, zgodnie ze wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, na ich wniosek, unijne świadectwo kwalifikacji, lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedłożenia przez kapitana wystarczającego dowodu w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c). 2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w jak najszerszym zakresie, przyznane	T	Art. 3, 6, 7 i 8 projektu	<b>Art. 6.</b> 1. Dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, żeglarskie książeczki pracy oraz dzienniki pokładowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność do czasu ich wymiany, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r. Za wymianę dokumentów pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą przewidzianych dla wydania stosownego dokumentu. 2. Do dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, w okresie ich ważności stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. 3. Osoby, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu na patent lub świadectwo, o którym mowa w art. 36 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą do dnia 19 stycznia 2032 r. uzyskać patent lub świadectwo, którego dotyczył ten egzamin, na zasadach dotychczasowych. 4. W razie utraty lub zniszczenia dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w

<p>wcześniej uprawnienia, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.</p> <p>3. Członkowie załogi, inni niż kapitanowie, którzy posiadają świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed dniem 18 stycznia 2022 r. lub którzy posiadają kwalifikacje uznawane w jednym lub większej liczbie państw członkowskich, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu. W tym okresie tacy członkowie załogi nadal mogą powoływać się na dyrektywę 2005/36/WE w odniesieniu do uznawania ich kwalifikacji przez organy innych państw członkowskich. Przed upływem tego okresu mogą oni wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedstawienia przez członków załogi wystarczających dowodów, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).</p> <p>W przypadku gdy członkowie załogi, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, występują o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby wydane zostało świadectwo kwalifikacji, w odniesieniu do którego wymogi w zakresie kompetencji są podobne lub niższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione. Świadectwo, w odniesieniu do którego wymogi są wyższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione, jest wydawane wyłącznie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:</p> <p>a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>c) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1 080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.</p>			<p>brzmieniu dotychczasowym, wydanego na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie, w jakim zachowują ważność zgodnie z ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące utraty lub zniszczenia dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>5. W razie utraty, zniszczenia lub braku miejsc do dokonywania wpisów w żeglarskiej ksiązeczce pracy lub dzienniku pokładowym wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie, w jakim zachowują ważność zgodnie z ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 39 ust. 5–9 lub art. 39c ust. 2–4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p><b>Art. 7. 1.</b> Dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają, na wniosek zainteresowanego, wymianie na następujące dokumenty kwalifikacyjne:</p> <p>1) patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej klasy A – na unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej oraz szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi na wodach morskich;</p> <p>2) patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej klasy B – na unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</p> <p>5) patent żeglarski szypra żeglugi śródlądowej – na unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;</p> <p>6) patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej – na patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej;</p> <p>7) świadectwo sternika żeglugi śródlądowej – na unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;</p> <p>8) świadectwo bosmana żeglugi śródlądowej – na:</p> <p>a) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, albo</p> <p>b) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą przynajmniej 1080 dni, w tym przynajmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>9) świadectwo starszego marynarza żeglugi śródlądowej – na:</p>
--	--	--	---

<p>Doświadczenie w żegludze jest wykazywane za pomocą żeglarskiej książeczki pracy, dziennika pokładowego lub innego dowodu.</p> <p>Minimalne okresy praktyki pływania określone w akapicie drugim niniejszego ustępu lit. a), b) i c) można skrócić o maksymalnie 360 dni praktyki pływania, w przypadku gdy wnioskodawca posiada uznawany przez właściwy organ dyplom, który potwierdza odbycie przez wnioskodawcę specjalistycznego szkolenia w żegludze śródlądowej obejmującego praktykę w żegludze. Okres skrócenia minimalnego okresu praktyki pływania nie może przekraczać czasu trwania specjalistycznego szkolenia.</p> <p>4. Żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., które zostały wydane zgodnie z przepisami innymi niż przepisy określone w niniejszej dyrektywie mogą pozostać aktywne przez maksymalnie dziesięć lat po dniu 18 stycznia 2022 r.</p> <p>5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 dla członków załogi na promach, którzy posiadają krajowe świadectwa nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., takie świadectwa pozostają ważne na tych unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie 20 lat po tym dniu.</p> <p>Przed upływem tego okresu tacy członkowie załogi mogą wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub o świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, pod warunkiem że przedstawią wystarczające dowody, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c). Ust. 3 akapity drugi i trzeci niniejszego artykułu stosuje się odpowiednio.</p> <p>6. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 do dnia 17 stycznia 2038 r. państwa członkowskie mogą zezwolić, aby kapitanowie prowadzący statki morskie eksploatowane na określonych śródlądowych drogach wodnych posługiwali się</p>		<p>a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,</p> <p>b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo</p> <p>c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>10) świadectwo marynarza żeglugi śródlądowej – na:</p> <p>a) unijne świadectwo młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,</p> <p>b) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 540 dni, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,</p> <p>c) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo</p> <p>d) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>11) świadectwo marynarza motorzysty żeglugi śródlądowej – na świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej oraz:</p> <p>a) unijne świadectwo młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,</p> <p>b) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 540 dni, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,</p> <p>c) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę</p>
--	--	---

	<p>świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami konwencji STCW, pod warunkiem że:</p> <p>a) to działanie w zakresie żeglugi śródlądowej odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim; oraz</p> <p>b) w dniu 16 stycznia 2018 r. państwo członkowskie uznawało na danych drogach śródlądowych świadectwa, o których mowa w niniejszym ustępie, na okres co najmniej pięciu lat.</p> <p>7. Do dnia 17 stycznia 2032 r. państwa członkowskie mogą nadal uznawać – na podstawie swoich wymogów krajowych lub umów międzynarodowych mających zastosowanie przed dniem 16 stycznia 2018 r. – świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie przed dniem 18 stycznia 2024 r. Ważność takiego uznania ogranicza się do śródlądowych dróg wodnych na terytorium danego państwa członkowskiego.</p>		<p>plywania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej, albo</p> <p>d) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej, jeżeli zainteresowany wykaże, że odbył praktykę pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącą co najmniej 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej;</p> <p>2. W przypadku osób, które posiadają świadectwo ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej albo dyplom ukończenia studiów na kierunku związanym z kształceniem w zakresie żeglugi śródlądowej, okresy wymaganej praktyki pływania, o których mowa w ust. 1 pkt 8–11, skraca się o okres 360 dni, z tym że w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 10 lit. b i pkt 11 lit. b okres wymaganej praktyki pływania skraca się do 180 dni i nie jest wymagana praktyka pływania w żegludze śródlądowej.</p> <p>3. Wymieniając patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, o którym mowa odpowiednio w ust. 1 pkt 1 lub 2, w przypadku osoby posiadającej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uprawnienia do kierowania statkiem pasażerskim – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje takiej osobie jednocześnie unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej;</li> <li>2) uprawnienia do kierowania statkiem I kategorii – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje takiej osobie jednocześnie szczególne zezwolenie dla kapitana na prowadzenie dużego konwoju;</li> <li>3) świadectwo obserwatora radarowego żeglugi śródlądowej – dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje takiej osobie jednocześnie szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi z pomocą radaru.</li> </ol> <p>Art. 8. Uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków wydane przez właściwe organy innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich Unii Europejskiej albo państw trzecich uznawane na podstawie art. 35 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r.</p>
--	--	--	---

				<p>Art. 3. Przepisów dotyczących obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz przepisów art. 38 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do dnia 17 stycznia 2038 r. nie stosuje się do kapitanów prowadzących statki morskie eksploatowane na śródlądowych drogach wodnych, którzy posługują się świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), jeżeli eksploatacja statku na śródlądowych drogach wodnych odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim.</p>
Art. 39	<p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 7, 8 i 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki</p>		Art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2	<p>w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy:</p> <p>b) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10–11 w brzmieniu:</p> <p>„10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53; Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3);</p> <p>11) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15).”;</p> <p>2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:</p> <p>„<sup>2)</sup>Niniejsza ustawa służy stosowaniu:</p> <p>1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie</p>

<p>pracy, art. 14 ust. 2 i 3 – w odniesieniu do zawieszenia, art. 22 ust. 1 akapit drugi, art. 22 ust. 2, art. 26 ust. 1 lit. d) – w stosownych przypadkach, art. 26 ust. 1 lit. e) i h), art. 26 ust. 2 oraz art. 29 – w odniesieniu do zapobiegania oszustwom, art. 30 – w odniesieniu do sankcji oraz art. 38, z wyjątkiem ust. 2 tego artykułu – w odniesieniu do przepisów przejściowych. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.</p> <p>Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.</p> <p>3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby objęte są wyłączeniem na podstawie art. 2 ust. 3, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, z art. 38 – w odniesieniu do uznawania ważnych świadectw, a także z art. 15. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.</p> <p>Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.</p> <p>4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie nie jest zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy, o ile na jego terytorium żegluga na śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa.</p> <p>Do czasu transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw</p>			<p>kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);</p> <p>2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).”;</p>
---	--	--	---

	<p>kwalfikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.</p> <p>5. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.</p>			
Art. 40	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	ND	
Art. 41	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	ND	
Załącznik I	MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE WIEKU, ZGODNOŚCI ADMINISTRACYJNEJ, KOMPETENCJI ORAZ PRAKTYKI PŁYWANIA	T	<p>Art. 1 pkt 11 i 12</p> <p>Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 (art. 1 pkt 14) - tj. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267)</p>	<p>Art. 35b.</p> <p>2. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie umowy o praktyki zawartej przez wnioskodawcę z armatorem albo zaświadczenia wydanego przez uczelnię lub szkołę ponadpodstawową prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej potwierdzających, że wnioskodawca w ramach zajęć prowadzonych przez tę uczelnię lub szkołę ponadpodstawową będzie odbywał praktykę na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>3. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie dokumentu stwierdzającego odbycie podstawowego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach, wydanego przez armatora.</p> <p>4. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:</p> <p>1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia trwającego co najmniej dwa lata i obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego oraz odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni albo</p> <p>2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w</p>

			<p>charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, oraz złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku, albo</p> <p>3) przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia posiadanie:</p> <p>a) co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub</p> <p>b) co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej, lub</p> <p>c) ukończonego szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata</p> <p>– oraz ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej dziewięć miesięcy i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni.</p> <p>5. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:</p> <p>1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej lub świadectwa marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 albo</p> <p>2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej trzy lata, i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 270 dni.</p> <p>6. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej jest konieczne spełnienie jednego z poniższych wymagań:</p> <p>1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej lub</p>
--	--	--	---

				<p>świadectwa starszego marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo</p> <p>2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo</p> <p>3) posiadanie co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego jako kapitan żeglugi morskiej, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.</p> <p>7. Do uzyskania unijnego świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej jest konieczne spełnienie jednego z poniższych wymagań:</p> <p>1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia lub po jego ukończeniu praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo</p> <p>2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej lub świadectwa sternika – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo</p> <p>3) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 540 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 500 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i</p>
--	--	--	--	--

			<p>umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo</p> <p>4) posiadanie przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej lub ukończenie przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata, ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadające im wiedzę i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej półtora roku, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni, a po ukończeniu tego programu odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.</p> <p>8. Do uzyskania szczególnego zezwolenia dla kapitana wymagane jest:</p> <p>1) złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku – w przypadku szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi na wodach morskich lub na uprawianie żeglugi z pomocą radaru;</p> <p>2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 720 dni, w tym przez co najmniej 540 dni w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwa kapitana – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 i przez co najmniej 180 dni zajmowanie stanowiska sternika dużego konwoju – w przypadku szczególnego zezwolenia na prowadzenie dużego konwoju.</p> <p>9. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej wymagane jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.</p> <p>10. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego wymagane jest złożenie z</p>
--	--	--	--

			<p>wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.</p> <p>„<b>Art. 36.</b> 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) praktykanta – ukończyła 15 lat,</li> <li>b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,</li> <li>c) marynarza – ukończyła 17 lat;</li> </ol> </li> <li>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</li> <li>3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;</li> <li>4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;</li> <li>5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.</li> </ol> <p>2. Unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ukończyła 18 lat;</li> <li>2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;</li> <li>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności.</li> </ol> <p>3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;</li> </ol>
--	--	--	---

				<p>2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;</p> <p>3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.”;</p>
Zał. II	ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE KOMPETENCJI	T	<p>Art. 1 pkt 14 projektu</p> <p>Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ust. 1 – tj. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (267)</p>	<p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych</p> <p>„<b>Art. 37. 1.</b> Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykaz stanowisk na statkach,</li> <li>2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,</li> <li>b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,</li> <li>c) holownika,</li> <li>d) lodołamacza,</li> <li>e) statku pasażerskiego,</li> <li>f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,</li> </ol> </li> <li>3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,</li> <li>4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczególne warunki wynagradzania członków tych komisji – kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.”, </li></ol>

Zał. III	ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA	T	Art. 1 pkt 13	<p>Art. 36b. 1. Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.</p> <p>2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140 oraz z 2023 r. poz. 240), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3 oraz stwierdzenie o zdolności lub niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.</p> <p>3. Skierowanie lub wnioski, o których mowa w ust. 2, zawierają:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) imię i nazwisko osoby kierowanej na badania;</li> <li>2) datę i miejsce urodzenia osoby kierowanej na badania;</li> <li>3) numer PESEL osoby kierowanej na badania, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość;</li> <li>4) oznaczenie armatora – w przypadku skierowania wydawanego przez armatora;</li> <li>5) określenie stanowisk na statkach, które ma zajmować osoba kierowana na badania wraz ze wskazaniem, że dane stanowiska należą do grupy stanowisk w służbie pokładowej lub mechanicznej oraz informacją, czy dane stanowiska uprawniają do kierowania statkiem.</li> </ol> <p>4. Stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która powodowałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,</li> <li>2) pełnienia powierzonych obowiązków, lub</li> <li>3) właściwego postrzegania otoczenia.</li> </ol> <p>5. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy</p>
----------	---	---	---------------	--

				<p>dotyczące stanu zdrowia określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.</p> <p>6. Lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby badanej.</p> <p>7. W przypadku gdy członek załogi statku nie spełnia standardów dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.</p>
Zał. IV	WYMOGI MAJĄCE ZASTOSOWANIE	N	ND	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu  
przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 oraz z 2023 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz stanowisk na statkach;
- 2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych:
  - a) statku bez napędu mechanicznego, wchodzącego w skład zestawu holowanego,
  - b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,
  - c) holownika,
  - d) lodołamacza,
  - e) statku pasażerskiego,
  - f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego– w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy;
- 3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia następujących dyrektyw:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53; Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3),
- 2) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15).

- 4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczególne warunki wynagradzania członków tych komisji.

## Rozdział 2

### Wykaz stanowisk na statkach żeglugi śródlądowej i minimalny skład załogi

§ 2. Ustala się następujące stanowiska niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi:

- 1) w służbie pokładowej:
  - a) praktykant,
  - b) młodszy marynarz,
  - b) marynarz,
  - c) starszy marynarz,
  - d) sternik,
  - e) kierownik statku,
  - f) ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego,
  - g) ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej;
- 2) w służbie maszynowej:
  - a) motorzysta,
  - b) mechanik.

§ 3. 1. Minimalny skład załogi jest uzależniony od czasu pracy statku.

2. W zależności od czasu pracy statku ustala się następujące systemy jego eksploatacji:

- 1) system A1 – oznaczający żeglugę statku przez okres nieprzekraczający 14 godzin w ciągu doby, przy czym statek powinien zatrzymać się na nieprzerwany, co najmniej 8-godzinny postój;
- 2) system A2 – oznaczający żeglugę statku przez okres nieprzekraczający 18 godzin w ciągu doby, przy czym statek powinien zatrzymać się na nieprzerwany, co najmniej 6-godzinny postój;
- 3) system B – oznaczający całodobową żeglugę statku.

§ 4. 1. Ustala się następujący minimalny skład załogi w przypadku statków bez napędu mechanicznego, wchodzących w skład zestawów holowanych, na śródlądowych drogach wodnych:

Lp.	Nośność statku	Załoga statku	System eksploatacji statku		
			A1	A2	B

1.	od 15 do 200 ton	kierownik statku	1	2	2
		starszy marynarz	-	-	-
		marynarz	-	-	-
		młodszy marynarz	-	-	-
2.	od 201 do 750 ton	kierownik statku	1	2	2
		starszy marynarz	-	-	-
		marynarz	-	-	-
		młodszy marynarz	1	1	1
3.	powyżej 750 ton	kierownik statku	1	2	2
		starszy marynarz	-	-	-
		marynarz	1	-	1
		młodszy marynarz	-	1	-

2. W przypadku statków, o których mowa w ust. 1:

- 1) nieposiadających urządzeń sterowych, które mogą być obsługiwane przez jedną osobę,
  - 2) niemających łączności radiotelefonicznej lub przewodowej pomiędzy stanowiskiem sternika a stanowiskami manewrowymi,
  - 3) nieposiadających wciągarek o napędzie mechanicznym,
  - 4) niemających możliwości dawania podczas żeglugi, ze stanowiska sternika, sygnałów wizualnych i akustycznych
- zwiększa się stan załogi o 1 młodszego marynarza.

§ 5. 1. Ustala się następujący minimalny skład załogi w przypadku statków o napędzie mechanicznym, zestawów pchanych i zestawów sprzężonych, na śródlądowych drogach wodnych:

1) statki towarowe o napędzie mechanicznym:

Lp.	Długość statku (L) w m	Załoga statku	System eksploatacji statku		
			A1	A2	B
1.	$L \leq 70$	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	-	-	1
		marynarz	1	-	-
2.	$70 < L \leq 86$	młodszy marynarz	-	1	-
		kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	1	-	1
3.	$L > 86$	marynarz	-	1	-
		młodszy marynarz	-	1	1
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	-	-	1
		młodszy marynarz	1	-	-

2) holowniki i lodołamacze:

Lp.	Moc	Załoga statku	System eksploatacji statku
-----	-----	---------------	----------------------------

	mechanicznego urządzenia napędowego w kW				
			A1	A2	B
1.	do 150 włącznie	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	-	-	1
		marynarz	1	1	-
		młodszy marynarz	-	-	-
2.	powyżej 150 do 300 włącznie	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	-	-	-
		marynarz	1	1	1
		młodszy marynarz	1	-	1
3.	powyżej 300 do 450 włącznie	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	-
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	-	-	1
		młodszy marynarz	-	-	1
		mechanik	1	1	1
4.	powyżej 450	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	-	1
		marynarz	1	1	-
		młodszy marynarz	-	1	-
		mechanik	1	1	1

3) statki pasażerskie bez miejsc sypialnych:

Lp.	Dopuszczalna liczba pasażerów	Załoga statku	System eksploatacji statku		
			A1	A2	B
1.	do 75 pasażerów	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	1	1	1
		marynarz	-	-	-
		młodszy marynarz	-	-	-
		mechanik	-	-	-
2.	od 76 do 250 pasażerów	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	-
		starszy marynarz	1	-	-
		marynarz	-	1	-
		młodszy marynarz	1	1	1
		mechanik	-	-	-
3.	od 251 do 600 pasażerów	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	1	-	1
		młodszy marynarz	-	1	1
		mechanik	-	-	-
4.	powyżej 601	kierownik statku	1	2	2

	pasażerów				
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	1
		marynarz	1	1	1
		młodszy marynarz	1	-	-
		mechanik	1	1	1

4) statki pasażerskie z miejscami sypialnymi:

Lp.	Dopuszczalna liczba pasażerów	Załoga statku	System eksploatacji statku		
			A1	A2	B
1.	do 50 miejsc sypialnych	kierownik statku	1	2	2
		sternik	-	-	1
		starszy marynarz	1	1	-
		marynarz	-	-	1
		młodszy marynarz	1	1	-
		mechanik	-	-	-
2.	od 51 do 100 miejsc sypialnych	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	1	-	1
		młodszy marynarz	-	1	-
		mechanik	1	1	1
3.	powyżej 100 miejsc sypialnych	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	1	1	1
		marynarz	1	1	1
		młodszy marynarz	-	1	1
		mechanik	1	1	1

5) pchacze oraz zestawy pchane i sprzężone:

Lp.	Rodzaj formacji	Załoga statku	System eksploatacji statku		
			A1	A2	B
1.	pchacz lub zestaw pchany z jedną barką $L \leq 86$ m	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	-
		starszy marynarz	-	1	1
		marynarz	-	-	-
		młodszy marynarz	-	-	1
		mechanik	-	-	-
2.	zestaw pchany lub sprzężony o $L \leq 125$ m i $B < 12$ m	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	-	1
		marynarz	1	1	1
		młodszy marynarz	-	1	1
		mechanik	-	-	-
3.	zestaw pchany	kierownik statku	1	2	2

	lub sprzężony o $L \leq 125$ m i $B > 12$ m oraz $L > 125$ m i $B \leq 12$ m				
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	1	-	1
		młodszy marynarz	-	1	1
		mechanik	-	-	-
4.	zestaw pchany lub sprzężony o $L > 125$ m i $B > 12$ m	kierownik statku	1	2	2
		sternik	1	-	1
		starszy marynarz	-	1	-
		marynarz	1	1	1
		młodszy marynarz	1	1	1
		mechanik	1	1	1

2. W przypadku statków, o których mowa w ust. 1, niespełniających warunków określonych w § 4 ust. 2 lub nieposiadających:

- 1) urządzeń napędowych, które można obsługiwać ze stanowiska sternika,
  - 2) na stanowisku sternika – przyrządów kontrolnych urządzeń napędowych, sygnalizujących nieprawidłowości w pracy tych urządzeń
- zwiększa się skład załogi o 1 młodszego marynarza.

**§ 6. 1.** Na statkach o napędzie mechanicznym wymienionych w § 5 ust. 1 pkt 1, 2 i 5 jeden z członków załogi powinien posiadać uprawnienia do obsługi mechanicznych urządzeń napędowych statku.

2. Na statkach pasażerskich wymienionych w § 5 ust. 1 pkt 3 i 4 jeden z członków załogi:

- 1) poza kierownikiem statku, powinien posiadać uprawnienia do obsługi mechanicznych urządzeń napędowych statku,
- 2) powinien posiadać unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

3. Na statkach napędzanych skroplonym gazem ziemnym w trakcie:

- 1) rejsu – kierownik statku powinien posiadać unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;
- 2) bunkrowania, przygotowania do konserwacji, przeprowadzania kontroli systemu – członek załogi odpowiedzialny za te czynności powinien posiadać unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

### Rozdział 3

#### **Zakres wymagań egzaminacyjnych, szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych i warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych**

§ 7. 1. Egzamin przeprowadza się według wymagań egzaminacyjnych określonych w załączniku do rozporządzenia.

2. Egzamin praktyczny odbywa się dla każdego kandydata osobno.

§ 8. 1. Tematy egzaminów pisemnych, opracowane przez egzaminatorów – zatwierdza przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

2. Przewodniczącego komisji egzaminacyjnej, egzaminatorów i sekretarza komisji obowiązuje zachowanie w tajemnicy tematów egzaminacyjnych oraz podjęcie środków zabezpieczających zachowanie tej tajemnicy.

§ 9. 1. Bezpośrednio przed rozpoczęciem egzaminu pisemnego przewodniczący komisji w obecności członków komisji oraz kandydatów przystępujących do egzaminu ogłasza tematy egzaminacyjne.

2. Każdy z przystępujących do egzaminu otrzymuje wypisane tematy egzaminacyjne w formie testu.

3. W czasie trwania egzaminu pisemnego nie wolno urządzać przerw zbiorowych.

4. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej sprawuje ogólny nadzór nad przebiegiem egzaminu pisemnego; stały dyżur na sali egzaminacyjnej pełni co najmniej dwóch członków komisji.

5. Składającym egzamin pisemny przysługuje prawo do korzystania w czasie egzaminu wyłącznie z przyrządów, tablic i innych pomocy dopuszczonych przez przewodniczącego komisji. Korzystanie przez zdających egzamin z innych pomocy, z pomocy innych osób lub udzielanie zdającym pomocy w jakiegokolwiek formie jest zabronione i powoduje skreślenie z listy osób składających egzamin.

§ 10. Egzamin ustny odbywa się w obecności wszystkich członków komisji egzaminacyjnej. W przypadku zgłoszenia się więcej niż dziesięciu kandydatów, dopuszcza się egzaminowanie w podkomisjach.

§ 11. Aby uzyskać ocenę pozytywną z egzaminu teoretycznego należy uzyskać co najmniej 70% możliwych do zdobycia punktów z każdego przedmiotu.

**§ 12.** 1. Z przebiegu egzaminu teoretycznego sporządza się protokół, który podpisują przewodniczący oraz członkowie komisji, biorący udział w egzaminie pisemnym i ustnym.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) datę, miejsce i czas trwania egzaminu teoretycznego (pisemnego lub ustnego);
- 2) nazwiska członków komisji biorących udział w egzaminie;
- 3) nazwiska i imiona osób ubiegających się o poszczególne świadectwa i patenty;
- 4) oceny z egzaminu teoretycznego;
- 5) decyzję komisji o dopuszczeniu do egzaminu praktycznego.

**§ 13.** 1. Egzamin z umiejętności praktycznych odbywa się w obecności co najmniej dwóch członków komisji.

2. Na potrzeby prowadzenia egzaminu praktycznego na:

- 1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej,
- 2) szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
- 3) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie:
  - a) żeglugi pasażerskiej,
  - b) skroplonego gazu ziemnego

– stosuje się zasady punktacji i instrukcje zawarte odpowiednio w załączniku II, sekcja 1-5 przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345, str. 53).

3. Ocenę z egzaminu praktycznego wystawia egzaminator powołany przez przewodniczącego.

**§ 14.** 1. Po zakończeniu egzaminu praktycznego komisja ustala ostateczną ocenę z całego egzaminu. Ostateczna ocena z egzaminu wpisywana jest do protokołu końcowego, a następnie przedstawiana jest zainteresowanej osobie. Wyniki egzaminu ogłasza się w ostatnim dniu egzaminów.

2. Protokół końcowy, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) datę i miejsce ustalenia ostatecznej oceny z całego egzaminu;
- 2) skład komisji egzaminacyjnej;
- 3) nazwiska i imiona osób zdających egzamin, z określeniem rodzaju dokumentu kwalifikacyjnego, którego egzamin dotyczył;

4) ostateczną ocenę z egzaminu;

5) stwierdzenie o zdaniu bądź niezdaniu egzaminu.

3. Protokół końcowy opatruje się odciskiem pieczęci komisji egzaminacyjnej i jest on podpisywany przez wszystkich członków komisji.

4. Kandydatowi zdającemu egzamin przysługuje wgląd do części protokołu dotyczącego jego osoby.

5. Dokumenty dotyczące prac komisji egzaminacyjnej pozostają w archiwum komisji.

6. Pisemne prace egzaminacyjne powinny być zniszczone po upływie 1 roku, licząc od dnia egzaminu pisemnego.

§ 15. Przewodniczącemu, zastępcy przewodniczącego, członkom i sekretarzowi komisji przysługuje wynagrodzenie w wysokości 120 zł za jedno posiedzenie komisji, a egzaminatorom w wysokości 30 zł za przeegzaminowanie jednej osoby z jednego przedmiotu.

#### Rozdział 4

#### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 16. Minimalny skład załogi statku określony w dokumencie bezpieczeństwa statku na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686 oraz z 2018 r. poz. 576) zachowuje ważność do czasu upływu terminu ważności tego świadectwa.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY**

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ..... 2023 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. ...).

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(Dz. U. poz. )

## **Zakres wymagań egzaminacyjnych**

### **1. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych na poziomie operacyjnym (unijne świadectwo kwalifikacji: marynarza, starszego marynarza, sternika żeglugi śródlądowej).**

A. Wymagana wiedza (3 egzaminatorów).

Kompetencje wymagane na poziomie operacyjnym oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), zwanej dalej „dyrektywą”.

B. Wymagana wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

1. Prace linowe i wiążące się z nimi bezpieczeństwo i higiena pracy.
2. Pomocniczy sprzęt linowy.
3. Konserwacja statku, zjawisko korozji i środki jej przeciwdziałające; umiejętność wykonywania podstawowych prac konserwacyjnych.
4. Alarmy statkowe, znajomość czynności alarmowych.
5. Obsługa wszystkich urządzeń pokładowych statku.
6. Osprzęt ładunkowy (dźwigi, wciągarki, transportery, przewody rurowe, windy ładunkowe) i jego obsługa, przygotowanie ładowni do przyjęcia ładunku, manewry przy załadunku i wyładunku.
7. Posługiwanie się środkami ratunkowymi i ochrony przeciwpożarowej; obsługa sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego.
8. Przygotowanie statku do remontu, przerwy w eksploatacji lub postoju zimowego.
9. Zasady bezpiecznej obsługi maszyn i urządzeń maszynowych na statku: instalacji i zbiorników, źródeł energii.

### **2. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu żeglarskiego przewoźnika żeglugi śródlądowej.**

A. Wymagana wiedza (1 egzaminator).

1. Rodzaje promów i ogólne wiadomości o budowie promu.
2. Podstawowe wiadomości z zakresu pływalności i stateczności promów.
3. Przepisy żeglugowe dotyczące żeglugi promów i ich oznakowania oraz wymagań technicznych z tym związanych, a także wyposażenia i dokumentów warunkujących dopuszczenie promu do żeglugi.
4. Przepisy bhp i przeciwpożarowe obowiązujące na promach.
5. Postępowanie powypadkowe.

B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator):

1. Przeprowadzanie drobnych remontów promu i jego konserwacja.
2. Prawidłowe rozmieszczenie pasażerów, ładunku i pojazdów na promie.

3. Uruchamianie promu, kierowanie ruchem i prowadzenie promu.
4. Udzielanie pierwszej pomocy tonącym i ofiarom poparzenia.
5. Praktyczna obsługa łodzi przewozowej bez napędu mechanicznego oraz łodzi towarzyszącej lub ratunkowej.

### **3. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu żeglarskiego młodszego sternotorzysty i sternotorzysty żeglugi śródlądowej.**

#### A. Wymagana wiedza (3 egzaminatorów).

1. Podstawowe wiadomości o rodzajach i budowie małych statków żeglugi śródlądowej. Materiały konstrukcyjne kadłuba, jego podstawowe elementy konstrukcyjne, parametry kadłuba, parametry statku.
2. Właściwości manewrowe małego statku, wybrane zagadnienia z teorii prowadzenia statku. Wypór i wyporność, nośność, środek ciężkości i wyporu, pływalność i stateczność. Pędniki i ich rodzaje. Zjawiska zachodzące wokół strefy ruchu statku – opływ kadłuba, ruch falowy, strumień zaśrubowy, prąd nadążający. Wpływ akwenu i rozmieszczenia ładunku lub pasażerów na manewrowanie statkiem, zjawisko przyssawania, wpływ wiatru i prądu wody na statek i jego manewry.
3. Wyposażenie statku i jego kadłuba.
4. Ogólne wiadomości o drogach wodnych i budownictwie wodnym – zarys locji śródlądowej.
5. Ogólne wiadomości o silnikach spalinowych i mechanizmach pomocniczych: rodzaje silników stosowanych na statkach żeglugi śródlądowej, rola mechanizmów pomocniczych. Instalacje maszynowe i zbiorniki na małych statkach. Źródła energii.
6. Przepisy prawne.  
Przepisy żeglugowe – oznakowanie statków, znaki i sygnały optyczne i akustyczne, oznakowanie szlaku żeglownego – rodzaje i znaczenie znaków żeglugowych, oznakowanie przeszkód nawigacyjnych, budowli i urządzeń hydrotechnicznych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną. Zasady prawa drogi. Dokumenty na statku. Wypadki żeglugowe. Wymagania bhp, sanitarne oraz w zakresie ochrony środowiska dotyczące małych statków.

#### B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

1. Uruchamianie oraz obsługa silnika i mechanizmów pomocniczych.
2. Usuwanie drobnych uszkodzeń.
3. Samodzielne manewrowanie małym statkiem.
4. Udzielanie pierwszej pomocy w nagłych wypadkach.
5. Manewry ratownicze małym statkiem.

### **4. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej.**

#### A. Wymagana wiedza (3 egzaminatorów).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja II przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy.

#### B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr II, sekcja IV i V przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 4 dyrektywy.

### **5. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania szczególnego zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi na wodach morskich.**

Wymagana wiedza (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja III przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy.

#### **6. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania szczególnego zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi z pomocą radaru.**

A. Wymagana wiedza (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja IV przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy.

B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr II, sekcja I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 4 dyrektywy.

#### **7. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.**

A. Wymagana wiedza (1 egzaminator)

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja V przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy.

B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr II, sekcja II przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 4 dyrektywy.

#### **8. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.**

A. Wymagana wiedza (1 egzaminator)

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr I, sekcja VI przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy.

B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

Wymagane kompetencje oraz przypadającą im wiedzę i umiejętności określa załącznik nr II, sekcja III przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 4 dyrektywy.

#### **9. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej.**

A. Wymagana wiedza (3 egzaminatorów).

I. Budowa i zasady działania silników spalinowych i mechanizmów pomocniczych.

1. Zasada działania silników spalinowych. Zamiana energii cieplnej na energię ruchu. Silnik wysokoprężny i jego przekrój schematyczny.

2. Znajomość budowy silnika wysokoprężnego. Blok silnikowy, cylindry, tuleje, głowice, tłoki, pierścienie oraz ich rodzaje. Wał korbowy, ułożyskowanie, uszczelnienie, koło zamachowe, korbowody i panwie. Sworzeń tłokowy i jego zamocowanie. Zawory bezpieczeństwa, zawory rozruchowe, ssące i wydechowe.

II. Mechanizmy i urządzenia pomocnicze, instalacje i zbiorniki.

1. Pompy paliwowe zasilające, mechanizmy zawieszane na silniku, przyrządy kontrolno-pomiarowe. Instalacja elektryczna silnika.

2. Układ paliwowy i zbiorniki, układ smarowniczy, chłodzący, instalacji osuszającej i ogólnego użytku, instalacji hydraulicznej, instalacji wody pitnej, instalacji ścieków sanitarnych.

3. Pompy i sprężarki – typy i części składowe. Butle sprężonego powietrza.
4. Instalacja elektryczna statku, obwody elektryczne, źródła energii – akumulatory, prądnice, zasilanie z lądu.

### III. Siłownia spalinowa.

1. Ustawienie silnika na fundamentach. Sprzęgło, wał pośredni, wał śrubowy. Pochwa wału śrubowego – jej ułożyskowanie i uszczelnienie.
2. Rozmieszczenie mechanizmów w siłowni. Rozmieszczenie zbiorników oraz instalacje rurociągowo. Stacje zaworowe.
3. Urządzenia kontrolno-sygnalizacyjne. Sygnalizacja alarmowa silników, zęz i siłowni.

#### B. Wymagane wiedza i umiejętności praktyczne (1 egzaminator).

1. Obsługa silników napędowych i mechanizmów pomocniczych.
2. Eliminowanie nieprawidłowości i zakłóceń w pracy silników i mechanizmów pomocniczych.
3. Przyjmowanie paliwa i smarów.
4. Prace remontowo-konserwacyjne w siłowni spalinowej.

## **10. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.**

#### A. Wymagana wiedza (3 egzaminatorów).

##### I. Teoria silnika spalinowego.

1. Zasady działania silnika 2- i 4-suwowego z zapłonem samoczynnym oraz doładowanego.
2. Podstawowe parametry silników. Sprawność mechaniczna i ogólna silnika. Procesy zachodzące w cylindrze silnika. Podstawowe zespoły silnika i ich budowa.
3. Instalacje silnikowe: paliwowa, smarownicza, chłodzenia, rozruchowa – zasady ich działania, ich obsługa i regulacja. Technika uruchamiania, obsługi, podnoszenia obrotów i zatrzymywania silnika. Codzienna konserwacja silnika. Najprostsze systemy regulacyjne w poszczególnych instalacjach.
4. Magazyinowanie paliw, olejów i smarów oraz gospodarka nimi. Właściwości paliw i olejów.

##### II. Mechanizmy pomocnicze i instalacje na statku.

1. Zasady budowy elementów instalacji kadłuba.
2. Instalacje zęzowe, balastowe, chłodzenia, przeciwpożarowe, smarownicze, hydrauliki siłowej, sprężonego powietrza i centralnego ogrzewania.
3. Zasady działania pomp wirnikowych i tłokowych, sprężarek i turbosprężarek. Obsługa instalacji hydraulicznych.
4. Budowa urządzeń sterowych i ich rodzaje. Armatura stosowana w instalacjach na statku.
5. Budowa wciągarek kotwicznych i urządzeń szepiających. Mechanizmy i urządzenia statków technicznych.
6. Pędniki i ich rodzaje, zasada ustawiania linii wałów. Sprzęgła nawrotne.

##### III. Elektrotechnika na statku.

1. Zastosowanie energii elektrycznej na statku i podstawy elektrotechniki. Zasady działania podstawowych urządzeń elektrycznych na statku.
2. Rodzaje instalacji elektrycznych na statku i źródła prądu. Rodzaje kabli i przewodów stosowanych na statkach. Elektryczne instalacje rozruchowe. Prostowniki i przetwornice.

##### IV. Budowa i remonty statków.

1. Ogólne wiadomości o budowie statku. Podział i zakres remontów statków – opisy remontów. Naprawy podstawowych elementów kadłuba statku.

2. Remonty silników spalinowych i mechanizmów pomocniczych. Naprawy i wymiana instalacji kadłuba. Naprawy instalacji elektrycznych. Nadzór techniczny nad budową i remontami statków.

V. Podstawowe przepisy prawne w żegludze śródlądowej. Nadzór klasyfikacyjny, techniczny, sanitarny i nadzór ochrony środowiska.

B. Wymagana wiedza i umiejętności praktyczne.

1. Obsługa silników napędowych i mechanizmów pomocniczych. Eliminowanie występujących nieprawidłowości i zakłóceń w pracy silników napędowych i mechanizmów pomocniczych.

2. Odczytywanie rysunków technicznych i szkicowanie schematów instalacji statku.

3. Przygotowanie statku do remontu; odbiór wykonanych prac remontowych.

## UZASADNIENIE

W dniu 16 stycznia 2018 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), zwana dalej „dyrektywą 2017/2397”. Termin implementacji dyrektywy 2017/2397 upłynął w dniu 17 stycznia 2022 r. Dyrektywa 2017/2397 jest uzupełniona i wykonywana przez:

- 1) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 1.04.2020, str. 1).

Przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686, z późn. zm.), regulujące obecnie kwestie kwalifikacji zawodowych członków statków żeglugi śródlądowej nie są dostosowane do przepisów dyrektywy 2017/2397. Wynika to z faktu, że dotychczas jedynym dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym na terenie Unii Europejskiej (UE), na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 235 z 17.09.1996, str. 31), jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Dla pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych zastosowanie miały wyłącznie przepisy krajowe, które chociaż podobnie do rozwiązań wprowadzanych dyrektywą 2017/2397 opierały się w szczególności na posiadaniu odpowiedniej wiedzy, praktyce pływania, a w stosownych przypadkach również wymagały zdania egzaminu, to nie były one jednakowe w poszczególnych państwach członkowskich UE i wymagają ujednocnienia. Dodatkowo polski system kwalifikacji przewiduje uprawnienia, których nie przewiduje dyrektywa 2017/2397, a nie obejmuje części z tych przewidzianych dyrektywą.

Dyrektywa 2017/2397 zapewnia harmonizację wymagań i uznawanie wydawanych w państwach członkowskich, na terenie UE, następujących dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg w służbie pokładowej:

- 1) unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej;
- 2) unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;
- 3) unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej;
- 4) unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej;
- 5) unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 6) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 7) szczególnego zezwolenia dla kapitana na:
  - a) uprawianie żeglugi na wodach morskich,
  - b) uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
  - c) prowadzenie dużego konwoju;
- 8) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej;
- 9) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Dyrektywa 2017/2397 ma zastosowanie do członków załogi pokładowej na następujących rodzajach jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych na:

- 1) statkach o długości co najmniej 20 metrów;
- 2) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;
- 3) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:
  - a) holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2,
  - b) holowania lub pchania urządzeń pływających,
  - c) przemieszczania statków, o których mowa w pkt 1 i 2, lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym,;
- 4) statkach pasażerskich;
- 5) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.9.2008, str. 13, z późn. zm.);
- 6) urządzeniach pływających.

Dyrektywy 2017/2397 nie stosuje się do osób:

- 1) uprawiających żeglugę w celach sportowych lub rekreacyjnych,
- 2) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie,
- 3) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żeglugi, straż pożarną i inne służby ratownicze.

Obecny system kwalifikacji członków załogi pokładowej statków żeglugi śródlądowej objętych dyrektywą 2017/2397 obejmuje następujące kwalifikacje:

- 1) młodszy marynarz żeglugi śródlądowej;
- 2) marynarz żeglugi śródlądowej;

- 3) starszy marynarz żeglugi śródlądowej;
- 4) bosman żeglugi śródlądowej;
- 5) sternik żeglugi śródlądowej;
- 6) szyper żeglugi śródlądowej;
- 7) kapitan żeglugi śródlądowej.

Natomiast dyrektywa 2017/2397 przewiduje następujące kwalifikacje:

- 1) praktykant żeglugi śródlądowej;
- 2) młodszy marynarz żeglugi śródlądowej;
- 3) marynarz żeglugi śródlądowej;
- 4) starszy marynarz żeglugi śródlądowej;
- 5) sternik żeglugi śródlądowej;
- 6) kapitan żeglugi śródlądowej.

Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 przewiduje nowe rodzaje dokumentów, tj. eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego. Chociaż znaczna część kwalifikacji i związanych z nimi stanowisk na statku nie ulega zmianie, to niektóre kwalifikacje różnią się wymaganiami dla ich uzyskania, co powinno zostać uwzględnione na potrzeby określania składu załóg dla statków.

Podobnie jak w obecnej regulacji, dyrektywa 2017/2397 uzależnia uzyskiwanie niektórych dokumentów od zdania egzaminu, potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności (kompetencji). Przepisy w tym zakresie muszą zostać dostosowane do wymogów określonych w dyrektywie 2017/2397. Niezbędne jest również określenie kwestii dotyczących funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, w tym między innymi konkretne wymogi egzaminacyjne na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne, wynikające szczegółowo z dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15).

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, z późn. zm.) została znowelizowana na mocy ustawy z dnia ... 2023 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. ...), która dostosowała ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej do przepisów dyrektywy 2017/2397 w zakresie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, w tym wymagań do uzyskania poszczególnych typów dokumentów kwalifikacyjnych i trybu postępowania w tym przedmiocie. Jednocześnie zmianie uległo brzmienie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, zgodnie z którym obecnie minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz stanowisk na statkach,
- 2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych:
  - a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,

- b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,
  - c) holownika,
  - d) lodołamacza,
  - e) statku pasażerskiego,
  - f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego  
– w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,
- 3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,
- 4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji  
– kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.

Z uwagi na ograniczenie zakresu spraw przekazanych w upoważnieniu ustawowym do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej i konieczność dostosowania tej regulacji do przepisów dyrektywy 2017/2397 zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia.

### **Szczegółowe omówienie przepisów projektowanego rozporządzenia**

W § 1 określono zakres spraw regulowanych w przedmiotowym rozporządzeniu zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W § 2 określono wykaz stanowisk na statkach, niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, z podziałem na stanowiska w służbie pokładowej i służbie mechanicznej. Uwzględniono przy tym stanowiska wynikające w szczególności z posiadania poszczególnych unijnych świadectw kwalifikacji.

W § 3-6 określono skład załogi dla różnych rodzajów statku. Uwzględniono przy tym okres doświadczenia w pływaniu na statkach niezbędny do uzyskania poszczególnych kwalifikacji zawodowych, wynikający w szczególności z dyrektywy 2017/2397, uprawnienia wynikające z dokumentów kwalifikacyjnych, a także system eksploatacji statku. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa określono również warunki techniczne statków żeglugi śródlądowej, które mogą skutkować konieczności zwiększenia składu załogi o dodatkowego członka załogi. Dyrektywa 2017/2397 wprowadza nowe wymagania w zakresie uzyskiwania kwalifikacji w żegludze śródlądowej. O ile minimalny wiek do uzyskania uprawnień określony w dyrektywie 2017/2397 jest zbliżony do dotychczasowych regulacji krajowych i wyłącznie w przypadku świadectwa marynarza wymaga obniżenia z 18 na 17 lat, to okres niezbędnej praktyki do uzyskiwania uprawnień, zwłaszcza w zakresie niższych kwalifikacji ulega znacznemu wydłużeniu. Należy jednak wziąć pod uwagę, że wraz ze wzrostem praktyki pływania, wzrastają doświadczenie i kompetencje takiego członka załogi.

Mając to na względzie skład załogi dla poszczególnych rodzajów statków, określany w przedmiotowym rozporządzeniu został odpowiednio dostosowany do tych nowych wymagań. Pozwoli to na znaczące zmniejszenie ewentualnych negatywnych konsekwencji wynikających z wydłużenia okresu uzyskiwania kolejnych kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.

W § 7 - 14 określono szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych oraz zakres wymagań egzaminacyjnych. Celem przedmiotowych regulacji jest zapewnienie prawidłowego i ujednoliconego sposobu działania wszystkich komisji egzaminacyjnych działających przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej obejmującego m.in.:

- 1) zachowania w tajemnicy tematów egzaminacyjnych;
- 2) sprawowania nadzoru nad przebiegiem egzaminu;
- 3) zasad przeprowadzania egzaminów;
- 4) przygotowywania protokołów i postępowania z dokumentami dotyczącymi egzaminów.

W § 7 wprowadza się załącznik, który określa wymagania egzaminacyjne na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne. Podkreślenia przy tym wymaga, że dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia reguluje większość kwestii związanych z wymaganiami egzaminacyjnymi i sposobem przeprowadzania egzaminów praktycznych na unijne świadectwa kwalifikacji. Przepisy w tym zakresie, zawarte w tejże dyrektywie, są przedmiotem stałych prac grup roboczych Komitetu CESNI, a sama dyrektywa będzie cyklicznie aktualizowana zgodnie z rekomendacjami Komitetu CESNI. W celu zapewnienia stosowania aktualnych wymagań egzaminacyjnych i zasad przeprowadzania egzaminów przez polskie komisje egzaminacyjne, przy jednoczesnym zapewnieniu szybkości postępowania i zmniejszeniu obciążenia administracyjnego, zasadnym jest, aby przepisy projektowanego rozporządzenia w tym zakresie odsyłały bezpośrednio do odpowiednich przepisów dyrektywy. Należy przy tym wskazać, że przepisy zostały tak zaprojektowane, aby odsyłały do konkretnych, szczegółowych informacji, które mogą być zastosowane wprost. W zakresie kwalifikacji nieobjętych dyrektywą 2017/2397 wymagania kwalifikacyjne opierają się na dotychczasowych rozwiązaniach.

Przedmiotowe regulacje, co do zasady opierają się na dotychczasowych przepisach, niemniej w celu ujednolicenia sposobu przeprowadzania i dokonywania oceny egzaminu, a także podniesienia jakości przeprowadzonych egzaminu, zmodyfikowano i uzupełniono stosowne przepisy.

W § 15 uregulowano kwestie dotyczące wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych, w tym egzaminatorów za udział w posiedzeniach komisji i przeegzaminowane osoby. W stosunku do dotychczasowych przepisów, stawki zostały podniesione. Potrzeba ta wynika z faktu, że przy obecnych stawkach jest coraz trudniej skompletować skład komisji

egzaminacyjnych, natomiast wymagania względem egzaminatorów są dość wysokie. Żeby zapewnić wysoko wyspecjalizowanych egzaminatorów oraz ciągłość i prawidłowość funkcjonowania komisji egzaminacyjnych niezbędne jest aby stawki te odpowiadały sytuacji rynkowej.

W § 16 zapewniono przepisy przejściowe dotyczące utrzymania w mocy minimalnego składu załogi statków określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej. Potrzeba zapewnienia takiego przepisu wynika z faktu, że dotychczasowy skład załogi określony rozporządzeniem różni się od tego, który przewiduje przedmiotowy projekt rozporządzenia, jednocześnie różnice te nie skutkują w sposób istotny na poziom bezpieczeństwa żeglugi dlatego zasadnym jest umożliwienie armatorowi uprawiania żeglugi z dotychczasowym składem załogi do końca okresu ważności dokumentu bezpieczeństwa, w którym zawarte są informacje o minimalnym składzie załogi ustalonym dla tego statku.

W § 17 ustala się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Przedstawiony termin ma zapewnić podmiotom, na które oddziałuje niniejsze rozporządzenie, w szczególności dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej i działających przy nich komisjom egzaminacyjnym, czas na przygotowanie się do zmian przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. Z drugiej strony wyznaczony okres vacatio legis wynika z konieczności pilnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397, której termin implementacji już upłynął. Wskazany okres vacatio legis jest wystarczający dla adresatów rozporządzenia do dostosowania się do nowych rozwiązań prawnych.

### **Pozostałe zagadnienia**

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu 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), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348 ). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt rozporządzenia nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

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) i stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego

Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia w inny sposób niż przez wdrożenie dyrektywy 2017/2397 w drodze wydania rozporządzenia z uwagi na okoliczność, że przedmiotowa materia została już uregulowana na poziomie rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, w tym dla mikroprzedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 267.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie składu załóg statków żeglugi śródlądowej, szczegółowego trybu przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pan Michał Strójwąg – główny specjalista, Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8559, michal.strojwas@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.02.2023</p> <p><b>Źródło</b> Prawo UE: 1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), 2. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6, str. 15).</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych</b> <b>Ministra Infrastruktury</b> 267</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 16 stycznia 2018 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), zwana dalej „dyrektywą 2017/2397”. Termin implementacji dyrektywy 2017/2397 upływa w dniu 17 stycznia 2022 r. Dyrektywa 2017/2397 jest uzupełniona i wykonywana przez:

- 1) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 1.04.2020, str. 1).

Przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686), regulujące obecnie kwestie kwalifikacji zawodowych członków statków żeglugi śródlądowej nie są dostosowane do przepisów dyrektywy 2017/2397. Wynika to z faktu, że dotychczas jedynym dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym na terenie Unii Europejskiej (UE), na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 235 z

17.09.1996, str. 31), jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Dla pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych zastosowanie miały wyłącznie przepisy krajowe, które chociaż podobnie do rozwiązań wprowadzanych dyrektywą 2017/2397 opierały się w szczególności na posiadaniu odpowiedniej wiedzy, praktyce pływania, a w stosownych przypadkach również wymagały zdania egzaminu, to nie były one jednakowe w poszczególnych państwach członkowskich UE i wymagają ujednolicenia. Dodatkowo polski system kwalifikacji przewiduje uprawnienia, których nie przewiduje dyrektywa 2017/2397, a nie obejmuje części z tych przewidzianych dyrektywą.

Dyrektywa 2017/2397 zapewnia harmonizację wymagań i uznawanie wydawanych w państwach członkowskich, na terenie UE, następujących dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg w służbie pokładowej:

- 1) unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej;
- 2) unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;
- 3) unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej;
- 4) unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej;
- 5) unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;
- 6) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
- 7) szczególnego zezwolenia dla kapitana na:
  - a) uprawianie żeglugi na wodach morskich,
  - b) uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
  - c) prowadzenie dużego konwoju;
- 8) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej;
- 9) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Dyrektywa 2017/2397 ma zastosowanie do członków załogi pokładowej na następujących rodzajach jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych na:

- 1) statkach o długości co najmniej 20 metrów;
- 2) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;
- 3) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:
  - a) holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2,
  - b) holowania lub pchania urządzeń pływających,
  - c) przemieszczania statków, o których mowa w pkt 1 i 2, lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
- 4) statkach pasażerskich;
- 5) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 260 z 30.9.2008, str. 13, z późn. zm.);
- 6) urządzeniach pływających.

Dyrektywy 2017/2397 nie stosuje się do osób:

- 1) uprawiających żeglugę w celach sportowych lub rekreacyjnych,
- 2) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie,
- 3) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żeglugi, straż pożarną i inne służby ratownicze.

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

Biorąc pod uwagę, że Rzeczpospolita Polska posiada system śródlądowych dróg wodnych, który jest połączony z systemem dróg wodnych innych państw członkowskich UE i odbywa się regularna żegluga śródlądowa, należy wskazać, że Rzeczpospolita Polska jest zobligowana do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397. Jednocześnie dyrektywa 2017/2397 precyzyjnie określa rodzaje dokumentów i warunki ich uzyskiwania, pozostawiając dla państw członkowskich UE niewielką swobodę w zakresie sposobu jej wdrożenia.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2018/2397 wymaga pilnej nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, z późn. zm.) oraz wydania na podstawie art. 37 ust. 1 tej ustawy aktu

wykonawczego, które zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686, z późn. zm.). Biorąc pod uwagę, że znaczna część regulacji zawartych w dotychczasowym rozporządzeniu została przeniesiona na poziom regulacji ustawowych, a upoważnienie do wydania nowego rozporządzenia zostało znacznie ograniczone, w projektowanym rozporządzeniu niezbędnym jest:

- 1) określenie wykazu stanowisk na statkach, niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, z podziałem na stanowiska w służbie pokładowej i służbie mechanicznej;
- 2) określenie składu załogi na śródlądowych drogach wodnych dla:
  - a) statku bez napędu mechanicznego, wchodzącego w skład zestawu holowanego,
  - b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,
  - c) holownika,
  - d) lodołamacza,
  - e) statku pasażerskiego,
  - f) pchacza oraz zestawu pchanego i sprzężonego;
- 3) wprowadzenie wymagań egzaminacyjnych na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne. Podobnie jak w obecnej regulacji, dyrektywa 2017/2397 uzależnia uzyskiwanie niektórych dokumentów od zdania egzaminu, potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności (kompetencji). Przepisy w tym zakresie muszą zostać dostosowane do wymogów określonych w dyrektywie 2017/2397, a w szczególności do wymagań określonych w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia;
- 4) określenie ram funkcjonowania komisji egzaminacyjnych i szczegółowego sposobu przeprowadzania egzaminów. Niezbędne jest przygotowanie regulacji, które zapewnią prawidłowy i ujednolicony sposób działania wszystkich komisji egzaminacyjnych działających przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej;
- 5) zapewnienie przepisów przejściowych pozwalających na utrzymanie w mocy minimalnego składu załogi statków określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej.

Osiągnięcie wyżej wymienionego celu możliwe jest wyłącznie poprzez wydanie przedmiotowego rozporządzenia.

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

W zależności od tego, czy państwa członkowskie UE posiadają śródlądowe drogi wodne połączone z drogami wodnymi innych państw członkowskich oraz od tego, czy w danym państwie może odbywać się żegluga śródlądowa, państwa członkowskie UE są zobowiązane odpowiednio do pełnej lub częściowej transpozycji dyrektywy 2017/2397, bądź też zwolnione z takiego obowiązku.

Do państw członkowskich UE, które nie muszą wdrażać dyrektywy 2017/2397 lub też wdrożyć ją w niewielkiej części, należą m.in.: Irlandia, Grecja, Hiszpania, Słowenia, Malta, Cypr.

Dyrektywa 2017/2397 określa m.in. rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, konkretne wymagania w zakresie wymaganej wiedzy, umiejętności dla poszczególnych kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej, pozostawiając niewielką swobodę dla państw członkowskich UE. Co więcej, wymagania te opracowane są w szczególności przez Komitet CESNI i w znacznym stopniu oparte są na wymaganiach stosowanych przez Centralną Komisję do spraw Żeglugi na Rzece Ren (CCNR), której członkami są Niemcy, Belgia, Francja, Holandia i Szwajcaria.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członkowie załóg statków żeglugi śródlądowej i osoby zainteresowane byciem członkiem załogi żeglugi śródlądowej	30 000 <  Obecnie dokumenty kwalifikacyjne w służbie pokładowej	Szacunki własne w oparciu o dane urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie ilości wydanych	– określenie składu załogi dla poszczególnych rodzajów statków – zdawanie egzaminów dot. dokumentów kwalifikacyjnych zgodnie z wymaganiami określonymi w przedmiotowym rozporządzeniu

	posiada następująca ilość osób: – świadectwo marynarza 3044, – świadectwo starszego marynarza 3594, – świadectwo bosmana 2748, – świadectwo sternika 1143, – patent przewoźnika 1340, – patent szypra 43, – patent stermotorzysty 17202, – patenty kapitana (kl. A i kl. B) 3234.	dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej	– wprowadzenie nowego wykazu stanowisk na statkach uwzględniającego nowe kwalifikacje określone w dyrektywie 2017/2397
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędy	Dane własne	– działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej komisje egzaminacyjne będą przeprowadzać egzaminy z nowymi wymaganiami egzaminacyjnymi i w oparciu o szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych i warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych
Armatorzy	500	Dane własne	– konieczność zapewnienia składu załogi statku zgodnie z wprowadzanymi regulacjami

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

Projekt rozporządzenia zostanie przedstawiony, na okres 21 dni, do konsultacji publicznych i opiniowania następującym podmiotom zajmującym się żeglugą śródlądową oraz działalnością związaną z zakresem wskazanym w projektowanym rozporządzeniu:

- 1) Akademii Morskiej w Szczecinie;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 4) Organizacji przedsiębiorców „Lewiatan”;
- 5) Prezesowi Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 6) Stowarzyszeniu na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 7) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu;
- 8) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią;
- 9) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
- 10) Urzędowi Morskiemu w Gdyni;
- 11) Urzędowi Morskiemu w Szczecinie;
- 12) Zachodniopomorskiemu Uniwersytetowi Technologicznemu;
- 13) Związkowi Rzemiosła Polskiego;
- 14) Związkowi Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 15) Żegludze Mazurskiej Sp. z o.o.

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej 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)
<b>Dochody ogółem</b>	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
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	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	Środki własne z części budżetowej 69, których dysponentami są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej bez konieczności wyasygnowania dodatkowych środków z budżetu państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Należy spodziewać się nieznacznego wzrostu wydatków na funkcjonowanie komisji egzaminacyjnych. Obecne wynagrodzenia dla członków komisji egzaminacyjnych, określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej znacząco odbiegają od stawek rynkowych i powodują trudności w kompletowaniu wysoko wyspecjalizowanych egzaminatorów. Także koszty za wynajem statków i sali na potrzeby przeprowadzenia egzaminu od czasu ustalenia dotychczasowej opłaty znacząco wzrosły. Środki na ten cel będą pochodzić ze środków będących już w dyspozycji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (część 69) i będą sfinansowane bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Rekompensatę zwiększonych wydatków na ten cel stanowić częściowo będzie podniesiona w ustawie o żegludze śródlądowej wysokość opłat za przystąpienie do egzaminu. Mając na względzie fakt, że wydatki te nie będą wymagały zwiększenia środków z budżetu państwa, nie zostały one wykazane w powyższej tabeli.											
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 w tym osoby niepełnosprawne i starsze	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe w tym osoby	-										

	niepełnosprawne i starsze	
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	–
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	–
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	–	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<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 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	
<p>Komentarz:</p> <p>Dyrektywa 2017/2397 wprowadza nowy system kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Przewiduje harmonizację warunków uzyskiwania tych kwalifikacji na terenie UE, a także jednolite wzory dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy oraz dzienników pokładowych.</p> <p><u>Komisje egzaminacyjne.</u>          Dyrektywa 2017/2397 ma niewielki wpływ na funkcjonujące obecnie komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej. Będzie wymagała m.in. przeprowadzania egzaminów zgodnie z wymaganiami egzaminacyjnymi określonymi szczegółowo w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15), przy czym wymagania te nie odbiegają znacząco od tych uregulowanych obecnie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej. Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 wprowadza możliwość przeprowadzania egzaminów na unijne świadectwo kapitana oraz szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żeglugi z wykorzystaniem radaru na symulatorze, niemniej na obecną chwilę wydaje się, że w Rzeczypospolitej Polskiej nie ma takich symulatorów i komisja będzie przeprowadzać egzamin praktyczny, tak jak ma to miejsce obecnie, tj. na statku.</p>		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Wejście w życie rozporządzenia umożliwi wykonywanie i uzyskiwanie kwalifikacji zawodowych w dziedzinie żeglugi śródlądowej.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się w I/II kwartale 2023 r. Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Z uwagi na fakt, że celem projektu rozporządzenia jest dostosowanie prawodawstwa polskiego do dyrektywy 2017/2397, z chwilą wejścia w życie ustawy i jej aktów wykonawczych, niezbędnych do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397, osiągnięty zostanie zamierzony efekt. Miernikiem efektu będzie uzyskanie zgodności ustawy z prawem UE.  Ponadto, drugim miernikiem zgodnie z art. 35 dyrektywy 2017/2397 będzie ocena funkcjonowania przepisów wdrożonych m.in. niniejszym rozporządzeniem w zakresie ujednoczonego systemu kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, co nastąpi do dnia 17 stycznia 2028 r.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak	



# Minister do Spraw Unii Europejskiej

---

DPUE.920.296.2022.AR(32)  
Warszawa, 06 marca 2023 r.  
Dot.: RM-0610-23-23 z 03.03.2023 r.

**Pan Łukasz Schreiber**  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**  
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z wyrazami szacunku*

z upoważnienia Ministra do Spraw Unii Europejskiej

**Karolina Rudzińska**  
Podsekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów  
*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury