

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 ujednoczonego systemu kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej. Ujednoczenie 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 sterniczki żeglugi śródlądowej,
 - c) sterniczki 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 sterniczki 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 łodzi 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 urzędom 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. Odmienna 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 sterniczysty 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 żeglugi 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.