**Raport z konsultacji publicznych i opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze 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 lobbingowej 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 | Urząd Morski w Gdyni proponuje wykreślenie w obecnie obowiązującej ustawie **o żegludze śródlądowej** (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:  **Art. 18. ust. 2**  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. | 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. |
| 2 | Urząd Morski w Szczecinie | 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. | 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:  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 11);  f) urządzeniach pływających.  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. |
| 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 | Ponadto wnosimy następujące uwagi o charakterze redakcyjnym:   1. Art. 35 ust. 7 zmienianej ustawy powinien brzmieć: „ Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów,  o których mowa w ust. 2, **których ważność wygasła lub wygaśnie**, na wniosek posiadacza dokumentu.” 2. Art. 36d ust. 5, 6 i 7 zmienianej ustawy: wyraz „wnioskodawca” powinien być napisany małą literą. 3. Art. 36g ust. 1 zmienianej ustawy - ponieważ przepis odnosi się zarówno do dokumentów kwalifikacyjnych, jak i szczególnych zezwoleń, powinien on *in fine* brzmieć: ..,dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument **lub zezwolenie.**” 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 **żeglugi śródlądowej** przeprowadza kontrolę w tym zakresie.” | 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 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 teoretycznie do zaopatrywania statków, jednak realnie do regularnej podaży paliw silnikowych na ląd z naruszeniem wymagań technicznych, ochrony środowiska i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;  8) sprzedaży paliw żeglugowych z naruszeniem norm jakościowych.  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/m3 w 15°C) – do silników samochodowych jest technicznie problematyczne. Tym bardziej do tego celunie 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 rosnąć proporcjonalnie do rosnącego wykorzystania tej gałęzi transportu w Polsce.  II. Uwagi szczegółowe – uszczelnienie nadzoru nad sektorem śródlądowych żeglugowych paliw ciekłych  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”).  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 zanieczyszczaniu morza przez statki.  Mając na uwadze powyższe postulujemy, aby przedmiotową regulacje uzupełnić o kwestie związane z wprowadzeniem lepszego nadzoru nad rynkiem paliw do żeglugi śródlądowej bazując na rozwiązaniach 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  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;  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;  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.  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.  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. | 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. |
| 6 | Urząd Żeglugi Śródlądowej  w Bydgoszczy, Delegatura  w Gdańsku | Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy zgłasza następującą uwagę do projektu o treści jak niżej:  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.  Projekt powinien w tym zakresie zostać uzupełniony o właściwe przepisy. | Uwaga została uwzględniona. Uzupełniono projekt ustawy w przedmiotowym zakresie |
| 7 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | Dodawany art. 9b wskazuje, że Dyrektorzy urzędów żeglugi 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).  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 żeglugi śródlądowej, jak również praw osób, których pozyskiwane informacje spełniające definicję danych osobowych będą dotyczyć, 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 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 wypełnienie 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 żeglugi 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 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 2016/6799), 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. | 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. |
| 8 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | 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 zasady dotyczące przetwarzania danych, w szczególności 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 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 2016/67910. Przepisy szczegółowe prawa krajowego nie mogą zatem wprowadzać wykonawców tych norm w konfuzję w aspekcie ich zgodności z przepisami rozporządzenia 2016/679. Pod rozwagę należy podać powtórną analizę tworzonego przepisu i wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń oraz wyrażonych w nich wytycznych dla wykonawców tych norm co do zapewnienia anonimizacji. | 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. |
| 8 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | 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). | Uwaga uwzględniona. Określono okres przechowywania przedmiotowych danych. Uzupełniono również uzasadnienie w przedmiotowym zakresie |
| 9 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | 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 stanowionych norm - nadmiernej ilości danych w stosunku do celu, w jakim te dane są pozyskiwane i dalej przetwarzane.  Tożsama uwaga dotyczy: art. 35 a ust. 2, 36d ust. 3, 36e ust. 1, art. 39a ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej. | Uwaga uwzględniona. Uzupełniono zakres danych jakie powinien zawierać każdy z wniosków, które wprowadza przedmiotowa ustawa. Określenie tych danych dokonano zgodnie z zasadą minimalizacji. |
| 10 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | 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.  Tożsama uwaga dotyczy: art. 35a ust. 7, 36d ust. 8 ustawy o żegludze śródlądowej. | 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. |
| 11 | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych | 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).  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. | 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. |
| 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 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. | 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. |
| 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 stanowionych 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 wzywaorgany 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 Żeglugi Śródlądowej” | 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. |
| 19 | Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej  i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” | 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 | 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. |
| 20 | Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej  i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” | „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.  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.  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 uwzgledniająca obie normy w grudniu 2020 roku!!! | 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. |
| 21 |  | 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;  ES\_QIN\_2019 (Europejska norma kwalifikacji w żegludze śródlądowej) oraz  ES\_TRIN\_2021 (Europejska norma ustanawiająca wymogi techniczne dla statków żeglugi śródlądowej).  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.  RK wysłała zapytanie do CESNI, czemu nie ma polskiej wersji tych dokumentów i otrzymała odpowiedź, „… poproście swoje Ministerstwo by je przetłumaczyło…”.  RK uważa, że obie normy powinny być przetłumaczone w trybie pilnym na język polski.  Inaczej cała dyskusja o nich jest ograniczona do ekspertów, którzy znają wersje angielską, niemiecką, francuską czy holenderską. | Uwaga o charakterze pozalegislacyjnym. 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 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:  - 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,  - 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. |
| 22 | Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej  i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” | RK proponuje by przy Ministerstwie powstała komisja zajmująca się nowymi normami nad którymi pracuje CESNI.  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. | Uwaga o charakterze pozalegislacyjnym 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. |