

## **UZASADNIENIE**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze 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, str. 53 oraz Dz. Urz. UE L 274, str. 52), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”. Termin implementacji przedmiotowej dyrektywy 2017/2397 upływa 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, 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, str. 1);
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100, str. 1).

W celu implementacji dyrektywy 2017/2397 konieczna jest zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097), zwanej dalej „ustawą o żegludze”, oraz niektórych rozporządzeń wydanych na podstawie ustawy o żegludze.

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 jednolitych wzorów dokumentów;
- 7) określenie procedur zatwierdzania programów szkoleń w celu uznawania dyplomów i świadectw wydawanych przez jednostki edukacyjne (szkoły, uczelnie);
- 8) zapewnienie procedury zatwierdzania symulatorów, na których będą mogły się odbywać egzaminy;

- 9) zharmonizowanie przepisów dotyczących wydawania żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, tj. dokumentów, które stanowią podstawę m.in. do uznawania praktyki pływania niezbędnej do nabywania kwalifikacji;
- 10) zmianę przepisów dotyczących stanu zdrowia członków załogi statków;
- 11) zapewnienie funkcjonowania bazy danych, która będzie kompatybilna z europejską bazą danych;
- 12) zapewnienie przepisów przejściowych pozwalających na dalsze wykorzystywanie dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych oraz zasad ich wymiany na unijne świadectwa kwalifikacji.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2017/2397 jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi ujednoliconego systemu kwalifikacji członków załóg statków żeglugi śródlądowej. Ujednolicenie to wpłynie nie tylko na zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, ale również pozwala 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 śródlądowej w zakresie uchylenia odesłań do uchylonych dyrektyw oraz uwzględnienia implementowanej dyrektywy 2016/1629 i akty, które uzupełniają i wykonują niniejszą dyrektywę.

**W art. 1 pkt 3** 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 świadectw 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 ust. 1 niniejszego projektu ustawy. Jako, że część członków załóg statków morskich, niepodlegająca wyłączeniu, będzie zobowiązana do posiadania unijnych świadectw kwalifikacji zasadnym jest 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 4** projektu ustawy przewiduje się nałożenie na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej obowiązku utrzymywania 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. Przepis ten stanowi częściową implementację art. 27 dyrektywy 2017/2397.

System ten nie stanowi systemu teleinformatycznego, ale składa się na niego zbiór polityk, instrukcji, regulaminów, procedur, w tym kontroli wewnętrznej, które pozwolą na załatwianiu 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) kwalifikacje i doświadczenie wymagane 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 5** 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) ważność przedłużono;
- 3) zostały zawieszone 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 pomimo 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 6** 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 13 i 14 niniejszego projektu ustawy) w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

W **art. 1 pkt 7** projektu ustawy nowelizuje się brzmienie art. 35 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej tak, aby uwzględniał wszystkie kwalifikacje przewidziane w dyrektywie 2017/2397. Określa się również 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. Do rozpatrywania wniosków, w tym również tych, które pozostaną bez rozpatrzenia zastosowanie będą miały przepisy kodeksu postępowania.

Dodatkowo, w ust. 11, określono, zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2017/2397, jakie dokumenty kwalifikacyjne, wydane przez właściwe organy innych państw będą uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej .

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 8** projektu ustawy 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 za 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 7 000 metrów kwadratowych.

Określa 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 9** projektu ustawy nowelizuje się brzmienie art. 36 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, 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 zdanym egzaminie.

W **art. 1 pkt 10** 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, w oparciu o postanowienia dyrektywy 2017/2397, warunki przedłużania ważności unijnego świadectwa 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 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655). 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. Przepisy te zawierają szczegółowe kryteria stanu zdrowia dotyczące schorzeń, w oparciu, o które lekarz będzie miał możliwość dokonania oceny stanu zdrowia. Zawierają one również wykaz środków łagodzących i ograniczeń, z których lekarz, będzie mógł nałożyć w przypadku, gdy stan zdrowia nie będzie w pełni odpowiadał do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Określono również maksymalny okres ważności świadectwa zdrowia uzależnione 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.

- **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 ustawowy 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 Komisji Morskiej 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.

Dodatkowo uregulowano kwestie związane z finansowaniem funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, składu komisji egzaminacyjnych, wymagań egzaminacyjnych oraz tryb 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 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.

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 do okresowego zawieszenia uprawnień lub ich cofnięcia w przypadku, gdy ich posiadacz spowoduje wypadek żeglugowy lub też pomimo udzielonego ostrzeżenia w dalszym ciągu narusza przepisy żeglugowe.

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 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 konwencji 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. 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 doraźnie w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem. Kontrole te są głównym narzędziem 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.

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 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 niezbędnym jest zapewnienie, żeby 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.

- **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 06, 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 ekspertyz. 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,

- **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, który 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 11** w projekcie 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 związku z którą istnieć będzie więcej dokumentów kwalifikacyjnych niż tylko świadectwa i patenty. W przedmiotowym rozporządzeniu m.in. trzeba będzie określić

szczegółowy tryb i szczegółowe wymagania dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, dla których podstawowe warunki i tryb zostały określone w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, a także określenie wzorów tylko dla unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.

Zmiana w zakresie konieczności określenia wzorów tylko dla części dokumentów kwalifikacyjnych wynika z faktu, że większość dokumentów będzie wydawana w formie wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnego świadectwa kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, a nie jak miało to miejsce dotychczas, w formie dokumentu papierowego. Pozwoli to na zmniejszenie ilości dokumentów, które członek załogi będzie musiał posiadać przy sobie, a dodatkowo obniży koszty ich wydawania w związku z brakiem konieczności wyprodukowania odpowiednio zabezpieczonych blankietów.

Dodatkowo znowelizowano brzmienie upoważnienia ustawowego, zawartego w dotychczasowym art. 37 ust. 2 dotyczącego określenia warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej. Zmiana ta wynika z faktu, że w dodawanym art. 36b określono podstawowy 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 ust. 3.

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

**W art. 1 pkt 12** w projekcie 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.

**W art. 1 pkt 13** w projekcie ustawy 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 obowiązek rejestrowania

w bazie danych statków oraz w unijnej bazie danych, prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397 informacje 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 14** w projekcie 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 obowiązek 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 (Dz. U. poz. 651) 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 39c** uregulowano kwestie związane z dziennikiem pokładowym. Kwestie te, w sposób szczegółowy, 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 (Dz.U. poz. 69).

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

- statki bezzałogowe bez napędu mechanicznego,
- promy i łodzie przewozowe używane na wodach śródlądowych niebędących śródlądowymi drogami wodnymi,
- statków używanych do połowu ryb na wodach śródlądowych niebędących śródlądowymi drogami wodnymi,
- statków używanych 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 podstawowy 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 art. 1 pkt 15** w projekcie ustawy zaktualizowano brzmienie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej uwzględniając fakt, że obecnie będą wydawane 2 rodzaje żeglarskich książeczek pracy, tj. żeglarska książeczka pracy oraz dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, a także fakt, że kwestie związane z wydawaniem i wymianą tych dokumentów zostały określone w ustawie. Dlatego też upoważnienie ustawowe ogranicza się wyłącznie do określenia wzorów ww. dokumentów.

Dodatkowo, mając na względzie zmiany wprowadzane w art. 1 pkt 14 (w zakresie dodawanych art. 39b i 39c) przeniesiono i zaktualizowano brzmienie upoważnienia ustawowego w zakresie dzienników pokładowych, dotychczas zawarte w art. 21 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

**W art. 1 pkt 16 i 17** w projekcie ustawy zaktualizowano odniesienia do właściwych jednostek redakcyjnych w związku z wprowadzeniem zmian w brzmieniu art. 35 i 36 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

**W art. 1 pkt 18** w projekcie ustawy uzupełniono i zaktualizowano załącznik do ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej w zakresie wysokości opłat za czynności, które będą dokonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.

Opłaty te będą w następującej wysokości:

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 związane będą 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** w projekcie 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. 3** w projekcie ustawy z uwagi na zmianę zakresu danych bazy informacji o statkach wprowadzono przepis przejściowy wskazujący, że dotychczasowa baza danych staje się bazą w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, w brzmieniu znowelizowanym, a wszystkie informacje wprowadzone do tej bazy zachowują ważność. Należy wskazać, że wszystkie dane wprowadzone do przedmiotowej bazy nadal są aktualne, dlatego nie ma potrzeby ich usuwania.

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 Żegludgi Śródlądowej w Szczecinie prowadzi bazę, w ust. 3 przedmiotowej ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej jemu przydzielono zadanie dostosowania obecnej bazy do nowych potrzeb.

W **art. 4** w projekcie ustawy w celu uniknięcia wątpliwości co do sposobu zakończenia postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej przesądzono, że sprawy te będą rozpatrywane na podstawie dotychczasowych przepisów. Ze względu

na wprowadzane zmiany, odmienna regulacja doprowadziłaby, 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. 5** 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 kwalifikację), 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, zasadnym jest 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.

Istotną regulację stanowi ust. 6 przedmiotowego artykułu, który upoważnia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do określenia warunków i terminów wymiany dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych na dokumenty wydawane na podstawie nowych przepisów. Regulacja ta wynika z art. 38 ust. 1 i 3 dyrektywy 2017/2397 i ma na celu zapewnienie w jak najwyższym stopniu ochrony praw nabytych.

**Art. 6** 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 Rzeczypospolita Polska, mają dziesięcioletni okres na wymianę dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych.

**Art. 7** 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 ulega 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. 8** 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 niezasadnym jest 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, niezbędnym jest żeby 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. 9** projektu niniejszej ustawy wprowadzono nadzór nad wykorzystaniem limitu wydatków przewidzianych w ustawie i związaną z tym regułę wydatkową. Zgodnie ze wskazanymi przepisami organem właściwym do nadzorowania wykorzystania limitu wydatków wynikających z ustawy, monitorowania wykorzystania tego limitu, wdrożenia mechanizmów korygujących jest Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Wskazany organ jako organ odpowiedzialny za dostosowanie i prowadzenie bazy danych statków będzie miał odpowiednie uprawnienia do monitorowania i nadzoru nad wykorzystaniem maksymalnego limitu wydatków budżetowych. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu ww. wydatków zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na obniżeniu kosztów związanych z realizacją zadań wynikających z prowadzenia bazy danych statków oraz utrzymania urzędu.

**Art. 10** 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 lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348 ). W szczególności, zgodnie z art. 2

ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbینگowej 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 poprzez 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.