

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Michał Strójwas – główny specjalista, Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, tel. 22 583 8559, michal.strojwas@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 27.06.2022</p> <p>Źródło: Prawo UE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę Rady 91/672/EEG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), 2. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15), 3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52), 4. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1), 5. Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1). <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC 116</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 16 stycznia 2018 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EEG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53), zwana 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 z 10.01.2020, str. 15);

- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1233 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2017/2397 w odniesieniu do środków przejściowych dotyczących uznawania świadectw wydanych przez państwa trzecie (Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52);
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1);
- 4) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 1.04.2020, str. 1).

Polskie przepisy zawarte w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097) i aktach wykonawczych do tej ustawy, regulujące kwestie kwalifikacji zawodowych członków statków żeglugi śródlądowej nie są w pełni dostosowane do przepisów przedmiotowej dyrektywy 2017/2397. Wynika to z faktu, że dotychczas jedynym dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym na terenie UE, na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 235 z 17.09.1996, str. 31), jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Dla pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych zastosowanie miały wyłącznie przepisy krajowe, które chociaż podobnie do rozwiązań wprowadzanych dyrektywą 2017/2397 opierały się w szczególności na posiadaniu odpowiedniej wiedzy, praktyce pływania, a w stosownych przypadkach również wymagały zdania egzaminu, to nie były one jednakowe w poszczególnych krajach UE i wymagają ujednolicenia. Dodatkowo polski system kwalifikacji przewiduje uprawnienia, których nie przewiduje dyrektywa 2017/2397, a nie obejmuje części z tych przewidzianych dyrektywą.

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

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

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

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

Dyrektywy 2017/2397 natomiast nie stosuje się do osób:

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

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

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

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

Chociaż dyrektywa 2017/2397 w art. 39 ust. 2 - 4 przewiduje możliwość zwolnienia z częściowego lub całkowitego wdrożenia do przepisów krajowych przedmiotowej dyrektywy 2017/2397, to określa ona szczegółowe przesłanki, jakie muszą zostać spełnione, aby z takiego zwolnienia państwo członkowskie mogło skorzystać. Biorąc pod uwagę, że Rzeczpospolita Polska posiada system śródlądowych dróg wodnych, który jest połączony z systemem dróg wodnych innych państw członkowskich i odbywa się regularna żegluga śródlądowa, należy wskazać, że Rzeczpospolita Polska jest zobligowana do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397. Jednocześnie dyrektywa 2017/2397 precyzyjnie określa rodzaje dokumentów i warunki ich uzyskiwania, pozostawiając dla państw członkowskich niewielką swobodę w zakresie sposobu jej wdrożenia.

Pełne wdrożenie dyrektywy 2018/2397 wymaga pilnej nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz pilnego wydania 3 aktów wykonawczych, które zastąpią następujące akty wykonawcze:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2002 r. w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 69),
- 2) rozporządzenie Ministra 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),
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 651).

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

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

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

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

Natomiast dyrektywa 2017/2397 przewiduje następujące kwalifikacje:

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

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

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

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

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

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

Mając na względzie występujące różnice niezbędnym jest zapewnienie w polskim systemie prawnym wymagań zgodnych z tymi określonymi w dyrektywie 2017/2397. Jednocześnie dyrektywa 2017/2397 przewiduje, odmiennie od dotychczasowych polskich regulacji, że dokumenty kwalifikacyjne będą wydawane na czas określony, w większości przypadków uzależniony od czasu ważności badań lekarskich, a w niektórych przypadkach od zdania egzaminu lub posiadania określonej praktyki pływania. Dlatego też niezbędne jest zapewnienie przepisów, które uregulują nie tylko kwestię okresów ważności wydawanych dokumentów kwalifikacyjnych, ale również wymagań, jakie muszą zostać spełnione dla poszczególnych unijnych świadectw kwalifikacji, aby mogły zostać przedłużone.

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

Podobnie jak w przypadku dotychczasowych dokumentów kwalifikacyjnych wydawanie unijnych dokumentów kwalifikacyjnych będzie w kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, pozostawiono również tryb wnioskowy. Jednocześnie, mając na względzie funkcjonowanie unijnej bazy danych i krajowych rejestrów planuje się odstąpić od określania właściwości miejscowej, co będzie stanowiło ułatwienie dla osoby zainteresowanej uzyskaniem dokumentu kwalifikacyjnego. Dodatkowo, mając na względzie wymagania dyrektywy 2017/2397, nakłada się na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej obowiązek wprowadzania danych dotyczących dokumentów kwalifikacyjnych do bazy danych

i weryfikowania przed wydaniem dokumentu, czy taki dokument nie został wcześniej wydany wnioskodawcy. Określono również, że odmowa wydania dokumentu będzie następować w formie decyzji, co zapewnia ochronę wnioskodawcy, który nie zgadza się z rozstrzygnięciem organu I instancji.

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

Obecnie jedynym dokumentem kwalifikacyjnym, uznawanym bezpośrednio na terenie UE, na mocy dyrektywy Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 235 z 17.09.1996, str. 31), jest patent kapitana żeglugi śródlądowej. Obecnie, kwestię tą reguluje art. 35 ust. 5 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Regulacja ta musi zostać znowelizowana tak, aby zgodnie z dyrektywą 2017/2397 uznawało się, bez konieczności podejmowania dodatkowych czynności, następujące dokumenty:

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

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

4. Określenie ram funkcjonowania Komisji Egzaminacyjnych i sposobu przeprowadzania egzaminów.

Podobnie jak w obecnej regulacji, dyrektywa 2017/2397 uzależnia uzyskiwanie niektórych dokumentów od zdania egzaminu, potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności (kompetencji). Planuje się, że aktualne komisje egzaminacyjne – Centralna Komisja Egzaminacyjna i terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej w oparciu o art. 36 ust. 2 i przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej pozostaną w dalszym ciągu odpowiedzialne za przeprowadzanie egzaminu. Niemniej przepisy w tym zakresie muszą zostać dostosowane do wymogów określonych w dyrektywie 2017/2397. Planuje się również określenie podstawowych kwestii dotyczących funkcjonowania komisji egzaminacyjnych, w tym w szczególności zasady powoływania przewodniczących komisji oraz procedury wpisywania egzaminatorów na listę egzaminatorów prowadzoną przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, ze względu na ich ustawową materię, bezpośrednio w ustawie. Pozostałe kwestie, w tym między innymi konkretne wymogi egzaminacyjne na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne, wynikające szczegółowo z dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15), i regulamin komisji egzaminacyjnych w sposób szczegółowy zostaną określone w rozporządzeniu.

5. Określenie procedur zawieszania i cofania kwalifikacji.

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

6. Zapewnienie jednolitych wzorów dokumentów.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2020, str. 1) wydane na podstawie dyrektywy 2017/2397 określa wzory następujących dokumentów:

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

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

Dodatkowo należy wskazać, że dokumenty kwalifikacyjne i żeglarskie książeczki pracy spełniają przesłanki za uznanie ich za dokumenty publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1660, z późn. zm.), dlatego też wzory tych dokumentów muszą zostać odpowiednio zabezpieczone.

Mając powyższe na względzie niezbędnym jest, aby wzory te zostały wdrożone do polskiego systemu prawnego, tym samym w ustawie powinno się znaleźć upoważnienie dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do określenia tych wzorów dokumentów, zaś same wzory w odpowiednich aktach wykonawczych.

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

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

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

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

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

Dyrektywa 2017/2397 przewiduje możliwość przeprowadzania egzaminów praktycznych na kapitana żeglugi śródlądowej oraz szczególne zezwolenie dla kapitana do uprawiania żeglugi przy pomocy radaru zarówno na statku, jak i na symulatorze,

z tym że taki symulator musi spełniać wymagania określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15) i uzyskać zatwierdzenie właściwego organu państwa członkowskiego. Dotychczas egzaminy na ww. kwalifikacje odbywają się wyłącznie na statkach. Mając to na względzie niezbędnym jest przypisanie dyrektorowi urzędu żegluga śródlądowej kompetencji do zatwierdzania symulatorów, umocowania w polskim systemie prawnym wymogów, o których mowa w przedmiotowej dyrektywie 2017/2397 i trybu zatwierdzania symulatorów, które będą mogły być używane na potrzeby egzaminów.

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

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

10. Zmiana przepisów dotyczących stanu zdrowia członków załogi statków.

Odpowiedni stan zdrowia jest co do zasady jednym z warunków, określonych w dyrektywie 2017/2397, do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych i determinuje okres ważności tych dokumentów. Dotychczas kwestie te w Rzeczypospolitej Polskiej były uregulowane w sposób odmienny, tj. osoba ubiegająca się o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego musiała posiadać ważne świadectwo zdrowia, jak również musiał je posiadać każdy członek załogi, ale świadectwo to nie miało wpływu na ważność samego dokumentu kwalifikacyjnego. Sprawy badań lekarskich uregulowane są w szczególności w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żegluga śródlądowej (Dz.U. poz. 1949). Rozporządzenie to m.in. przewiduje maksymalne okresy ważności badań lekarskich w zależności od wieku członka załogi, które wynoszą: 2 lata w przypadku osób do 50 roku życia, 1 rok dla osób po 60 roku życia, natomiast okresy ważności świadectw zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w przypadku osób, które ukończyły 60 rok życia na okres nie dłuższy niż 5 lat, a w przypadku osób, które ukończyły 70 rok życia na okres nie dłuższy niż 2 lata. Chociaż wymagania w zakresie warunków zdrowotnych nie uległy znaczącej różnicy, to zostały one w sposób bardziej szczegółowy, niż ma to miejsce obecnie, określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15). Tym samym niezbędne jest dostosowanie polskich przepisów w powyższym zakresie.

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

Zgodnie z dyrektywą 2017/2397 państwa członkowskie zobowiązane są do prowadzenia baz danych (rejestrów krajowych), które będą zawierać informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczkach pracy oraz dziennikach pokładowych. Rejestr ten musi zawierać rozwiązania techniczne, które pozwolą na wymianę tych informacji pomiędzy państwami członkowskimi za pośrednictwem unijnej bazy danych prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397. Wymagania w zakresie baz krajowych i unijnej bazy danych szczegółowo określają przepisy rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473

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

Mając na uwadze powyższe istnieje konieczność nałożenia na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej obowiązków w zakresie wprowadzania danych, które będą się różnić, od tych określonych obecnie w art. 11a ustawy o żegludze śródlądowej, a także zapewnić techniczne przystosowanie bazy krajowej do wykonywania ww. operacji.

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

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

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

- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej,
- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej,
- w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1 080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.

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

Mając powyższe na względzie należy ww. regulacje wprowadzić do polskiego systemu prawnego poprzez zapewnienie odpowiednich przepisów przejściowych w ustawie o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz zapewnienia upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do określenia w rozporządzeniu szczegółowego trybu wymiany dokumentów kwalifikacyjnych wydanych na podstawie dotychczasowego rozporządzenia.

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

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

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

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

obowiązku.

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członkowie załóg statków żeglugi śródlądowej i osoby zainteresowane byciem członkiem załogi żeglugi śródlądowej	30 000 < Obecnie dokumenty kwalifikacyjne w służbie pokładowej posiada następująca ilość osób: - świadectwo marynarza 3044, - świadectwo starszego marynarza 3594, - świadectwo bosmana 2748, - świadectwo sternika 1143, - patent przewoźnika 1340, - patent szypra 43, - patent stermotorzysty 17202, - patenty kapitana (kl.A i kl.B) 3234.	Szacunki własne w oparciu o dane urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie ilości wydanych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej	- możliwość uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej uznawanych na terenie UE, - nowe wymogi w zakresie uzyskiwania dokumentów, w tym wydłużony okres praktyki, mniejsza ilość egzaminów w ścieżce kariery od młodszego marynarza do kapitana, - obowiązek wymiany niektórych, dotychczasowych dokumentów w okresie przewidzianym w dyrektywie 2017/2397, - zwiększenie rynku pracy, o kraje które dotychczas nie uznawały dokumentów krajowych,
Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	3 urzędy	Dane własne	- wydawanie, przedłużanie, cofanie i zawieszanie unijnych świadectw kwalifikacji, - opiniowanie spełnienia wymagań przez kandydatów na egzaminatorów, - zatwierdzanie symulatorów, które będą mogły być stosowane na potrzeby egzaminacyjne, - wpisywanie większej ilości danych do krajowej bazy danych,
Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	1	Dane własne	- konieczność dostosowania bazy danych statków do funkcjonalności przewidzianych w dyrektywie 2017/2397,
Minister Infrastruktury	1	Dane własne	- powoływanie przewodniczących i prowadzenie list egzaminatorów Komisji Egzaminacyjnych, - zatwierdzanie programu szkoleń,
Armatorzy	500	Dane własne	- pewność w zakresie uznawania kwalifikacji członków załóg statków, które armatorzy eksploatują na wodach innych państw

			członkowskich,
Szkoły i uczelnie prowadzące kształcenie w obszarze żeglugi śródlądowej	10 <		- możliwość ubiegania się o zatwierdzenie programu szkoleń, - konieczność opracowania programu szkolenia zgodnego z wymaganiami dyrektywy 2017/2397

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

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

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

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

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

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

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Saldo ogółem	0	3,8 88	2,2 54	0,5 24	0,5 36	0,5 48	0,6 02	0,6 55	0,6 69	0,6 83	0,6 97	11,056
budżet państwa	0	3,8 88	2,2 54	0,5 24	0,5 36	0,5 48	0,6 02	0,6 55	0,6 69	0,6 83	0,6 97	11,056
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Środki własne z części budżetowej 69, których dysponentami są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej (komisje egzaminacyjne, zabezpieczone druki blankietów, itp.), a także dodatkowe środki, które będą musiały zostać wyasygnowane z budżetu państwa (baza danych).
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Głównym wydatkiem związanym z implementacją przedmiotowej dyrektywy 2017/2397 będzie konieczność dostosowania i utrzymywania bazy danych do nowych funkcjonalności wynikających z dyrektywy 2017/2397, w tym w szczególności zapewnienie możliwości wymiany danych dotyczących świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych pomiędzy krajową bazą danych (rejestr krajowy) z bazą danych prowadzoną przez Komisję Europejską, o której mowa w dyrektywie 2017/2397. Pierwotnie zakładano, że unijna baza danych, na wzór Europejskiej Bazy Danych Statków (EHDB), będzie umożliwiała bezpośrednie wprowadzanie wszelkich danych do tej bazy. Ostateczny kształt unijnej bazy danych oraz rejestrów (baz) krajowych ustanowiono dopiero w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100, str. 1).</p> <p>Mając na względzie stosunkowo krótki okres na zaprojektowanie, wdrożenie, przetestowanie i uruchomienie rejestru krajowego, uwzględniając dodatkowo czas potrzebny na zapewnienie finansowania i zastosowanie procedur przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, z późn. zm.) postanowiono, że dostosowanie rejestru krajowego zostanie podzielone na 2 etapy. Pierwszy etap obejmuje zapewnienie podstawowych funkcjonalności, które pozwolą na osiągnięcie w możliwie najkrótszym czasie gotowości do wydawania/przedłużania unijnych świadectw kwalifikacji i unijnych książeczek pracy, a także opracowanie dokumentacji dla pełnego wdrożenia systemu. Etap ten jest w trakcie realizacji przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w oparciu o środki własne Urzędu i posiadane zasoby kadrowe. Drugim etapem będzie zapewnienie osiągnięcia pełnej funkcjonalności systemu, wymaganego dyrektywą 2017/2397. Etap ten będzie musiał zostać zrealizowany przez podmiot zewnętrzny w oparciu o dodatkowe środki zapewnione z budżetu państwa. Na zlecenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie sporządzono dokumentację techniczną dla budowy systemu informacji i kontroli kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Celem dokumentu jest przedstawienie założeń oraz wariantowego planu realizacji zadania inwestycyjnego dotyczącego zaprojektowania, budowy i wdrożenia systemu teleinformatycznego informacji i kontroli kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Sporządzenie dokumentacji technicznej dla zadania jest pierwszym krokiem w zakresie realizacji wymogów określonych w art. 83 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych w zakresie przygotowania zamawiającego publicznego do racjonalnego i efektywnego ekonomicznie wydatkowania środków publicznych. Podjęte działania w zakresie analizy potrzeb i wymagań służą:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zidentyfikowaniu konkretnej potrzeby, - zbadaniu możliwości jej zaspokojenia z wykorzystaniem zasobów własnych, - zbadaniu możliwości jej zaspokojenia metodami alternatywnymi, - zdefiniowaniu wariantów realizacji, - oszacowaniu kosztów i wskazaniu rozwiązania najbardziej efektywnego do realizacji założonych celów. <p>Na podstawie powyższego dokumentu określono koszty dostosowania rejestru krajowego, niezbędne do poniesienia na realizację obowiązków wynikających z przepisów UE. Na dzień przygotowania ww. dokumentu panowała odmienna sytuacja ekonomiczna i geopolityczna – m.in. zwiększający się poziom inflacji oraz zmiana kursu euro i dolara amerykańskiego mają istotny wpływ na wysokość kosztów realizacji przedsięwzięcia, dlatego też, do kosztów oszacowanych w tym dokumencie doliczono dodatkowe 10% wartości poszczególnych komponentów. Szacunki, zawarte w OSR obejmują:</p> <p>Wytworzenie oprogramowania dedykowanego: Wytworzenie oprogramowania w oparciu o oprogramowanie open-source obejmuje: wypracowanie standardu usług i danych, wykonanie prac programistycznych, wykonanie API, integrację z innymi systemami. W realizację zostaną zaangażowani specjaliści: Project Manager, Account, scrum master, Backend developer/Security Engineer, Frontend developer, UX designer, Graphic designer, Tester, IT analytics / architect, DevOps, Communication.</p>

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

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

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

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

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

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

Zakup licencji oprogramowania standardowego:

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

Rok poniesienia wydatku: 2023, 2024.

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

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

Na podstawie analizy rynku przyjęto, że koszt ww. narzędzi wyniesie nie mniej niż 10% kosztów oprogramowania wytwarzanego. Przyjęto, że licencje zostaną odebrane w 2022 oraz 2023 roku.

Zakup licencji oprogramowania standardowego – Zespół projektowy:

Zakup oprogramowania standardowego dla:

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

Rok poniesienia wydatku: 2023, 2024.

Zakup infrastruktury – zespół projektowy / nowo zatrudnieni:

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

Rok poniesienia wydatku: 2024.

Nadzór ekspercki – Inżynier Kontraktu:

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

Na podstawie analizy rynku przyjęto, że koszt usług w tym zakresie wyniesie nie więcej niż 10% kosztów realizacji projektu z pominięciem kosztów zarządzania projektem i kosztów pośrednich ponoszonych przez beneficjenta oraz kosztów utrzymania i eksploatacji.
Lata poniesienia wydatku: 2023, 2024.

Testy akceptacyjne, audyt bezpieczeństwa i dostępności:

Przeprowadzenie testów bezpieczeństwa systemu teleinformatycznego, w tym jego dostępności przez zewnętrznego audytora. Specjalistyczne, kompleksowe testy: akceptacyjne, bezpieczeństwa, wydajnościowe, UAT, integracyjne, akceptacyjne kodów źródłowych (automatyczne) oraz dostępności (WCAG 2.1).
Rok poniesienia wydatku: 2023, 2024.

Zakup infrastruktury - środowisko produkcyjne / testowe / szkoleniowe / back’up:

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

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

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

- specjalista do spraw utrzymania i wdrażania systemów teleinformatycznych,
- administrator bazy danych,
- administrator merytoryczny,
- specjalistów „helpdesk” dla pozostałych UŻŚ.

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

Przyjęto, że nowe etaty w UŻŚ w Szczecinie powinny powstać od początku 2024 r. Zakres obowiązków 3 dodatkowych osób zatrudnionych w UŻŚ w Szczecinie będzie obejmował zadania związane z wdrożeniem i utrzymaniem systemu informatycznego oraz jego utrzymaniem, rozbudową i dostosowaniami do zmian w prawie (począwszy od 2024 r.).

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

$120\,000\text{ zł} \cdot 3\text{ etaty} = 360\,000\text{ zł (rocznie)},$

z uwzględnieniem wskaźnika CPI w latach kolejnych. W wyliczeniach kosztów w poszczególnych latach przyjęto realny wzrost płac na podstawie wariantów rozwoju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej .

Koszty zapewnienia trwałości projektu, począwszy od 2024 r., z uwzględnieniem wskaźnika CPI
Powyższa kwota obejmuje:

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

Zadania	
Wytworzenie Oprogramowania Dedykowanego	1 664 190,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (środowisko pracy systemu)	166 419,00
Zakup licencji Oprogramowania Standardowego (Zespół projektowy)	19 800,00

Zakup infrastruktury (Zespół projektowy)	56 100,00
Testy akceptacyjne, audyt bezpieczeństwa i dostępności	162 360,00
Szkolenia	
Zespół projektowy	41 250,00
Eksploatacja	36 300,00
Zarządzanie i utrzymanie wysokodostępny i skalowalnym środowiskiem z wirtualizacją	13 970,00
Konfiguracja, zarządzanie i optymalizacja systemu wykonywania kopii bezpieczeństwa oraz backup'u	6 380,00
Konfiguracja systemów bezpieczeństwa ochrony sieci wraz z logowaniem i analizą zdarzeń (incydentów)	7 590,00
Zakup infrastruktury (Środowisko produkcyjne/testowe/szkoleniowe/back'up)	
Półka dyskowa do macierzy Dell EMC ME424 Storage Expansion Enclosure 24x 3,84TB SSD, 5Y	385 000,00
Rozszerzenie systemu kopii zapasowych Dell EMC Avamar DP4400	209 000,00
Serwer PowerEdge MX740C (4 szt.)	595 320,00
QLogic FastLinQ 41262 (8 szt.)	27 060,00
Dell EMC MX9116N (2 szt.)	212 421,00
Dell EMC MX7116N (2 szt.)	89 298,00
Zakup HSM (Sprzętowy Moduł Bezpieczeństwa) - 2 urządzenia pracujące w układzie niezawodnościowym wraz z pieczęcią elektroniczną	216 480,00
Wykonanie podłączenia środowiska produkcyjnego do sieci gov.net (Integracja z systemem PESEL)	19 618,50
Zakup sprzętu do personalizacji dokumentów	
Printer ZXP Series 9; Dual Sided, Dual-Sided Lamination, UK/EU Cords, USB, 10/100 Ethernet, 5Y gwarancja	239 985,90
Drukarkd do personalizacji wklejek do dokumentów książeczkowych	54 120,00
Zakup sprzętu do digitalizacji dokumentów	
Skaner dokumentowy - Skaner Fujitsu fi-7160 (8 szt.)	73 392,00
Skaner do zdjęć - Skaner Fujitsu fi-65F (8 szt.)	48 092,00
Inżynier Kontraktu (Nadzór ekspercki)	543 906,00
Zarządzanie projektem - wynagrodzenia pracowników wykonujących merytoryczne zadania bezpośrednio związane z głównymi celami i produktami Projektu	452 173,84
Koszty zapewnienia trwałości projektu	1 438 690,00
Koszty osobowe związane z potrzebą utrzymania i rozwoju systemu teleinformatycznego służącego do prowadzenia rejestrów w kolejnych latach	489 658,75
Elementy opcjonalne	
Przygotowanie do finansowanie projektu ze środków UE (dokumentacja aplikacyjna: SW, WoD)	67 650,00
Promocja	128 535,00
Koszty pośrednie (koszty administracyjne - wynagrodzenia)	150 724,61
RAZEM	11 106 140,20
Razem 11,106 mln zł, w tym: budowa i wdrożenie 5,740 mln zł oraz koszty obsługi i zapewnienia trwałości 5,366 mln zł.	
Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania mające na celu pozyskanie chociażby części środków na sfinansowanie budowy bazy danych spoza budżetu państwa – w ramach Krajowego Programu Odbudowy w ramach reformy dotyczącej e-usług publicznych. Przedmiotowa baza danych stanowi jeden komponent całej inwestycji w ramach KPO, której celem jest cyfryzacja działalności	

administracji żeglugowej. Obecnie, całkowita wartość inwestycji szacowana jest na około 60 mln zł. Ostateczny zakres inwestycji uzależniony jest od zakwalifikowania jej w ramach KPO. Tym samym na tym etapie nie jest możliwe podanie wartości poszczególnych komponentów, a ostateczna kwota zostanie dopiero ustalona. Mając na uwadze warunki finansowania projektów w ramach KPO należy podkreślić, że nie dopuszcza się m.in. finansowania wynagrodzeń pracowników oraz kosztów związanych z utrzymaniem i zapewnieniem trwałości projektu. Dodatkowo należy wskazać, że finansowanie projektów w ramach KPO musi zostać zakończona do III kwartału 2026.

Mając na względzie powyższe, nawet w przypadku zakwalifikowania się tego komponentu w ramach KPO, niezbędne jest zapewnienie dodatkowych środków z budżetu państwa.

Pozostałe obowiązki nakładane projektem ustawy na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w tym w szczególności konieczność zapewnienia blankietów dokumentów, zabezpieczonych zgodnie z ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1660, z późn. zm.), będą realizowane w ramach środków własnych będących w dyspozycji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, bez konieczności dodatkowych zwiększeń wydatków budżetu państwa. Chociaż konieczność zabezpieczenia druków będzie generować koszty, których dokładne oszacowanie będzie możliwe dopiero po opracowaniu rekomendacji przez Komisję do spraw dokumentów publicznych i przygotowaniu kompletnego wzoru, należy się spodziewać, że ze względu na fakt, że znaczna część dokumentów będzie wydawana w formie wpisu do żeglarskiej książeczki pracy, a nie jak dotychczas w formie wydania papierowego dokumentu, oszczędności z tego tytułu będą częściowo niwelować wzrost kosztów produkcji pozostałych druków. Niemniej szacuje się, że zakup stosownych blankietów tych dokumentów, będzie powodował zwiększenie wydatków na ten cel średniorocznie o około 10-20 tys zł dla każdego z urzędów żeglugi śródlądowej. Środki będą pochodzić ze środków będących już w dyspozycji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (część 69), i nie będą wymagały ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa.

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

1.	Kwalifikacje zawodowe	Nowa opłata	Obecna opłata
1	Za egzamin na:		
	1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana	500 zł	150 zł
	2) unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	300 zł	-
	3) szczególne zezwolenie dla kapitana	250 zł	-
	4) pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	300 zł	100 zł – 150 zł
2	Za zatwierdzenie symulatora, na którym ma się odbywać egzamin	2000 zł	
3	Za uznanie lub odnowienie uznania jednostki edukacyjnej (opłata uwzględnia przeprowadzenie kontroli)	1000 zł	-
4	Za unijne świadectwo kwalifikacji kapitana (opłata uwzględnia wpisy o posiadanych szczególnych zezwoleniach dla kapitana)	100 zł	50
5	Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	100 zł	-
6	Za szczególne zezwolenie dla kapitana	50 zł	-
7	Za pozostałe dokumenty kwalifikacyjne	50 zł	25 zł – 50 zł
8	Za przedłużenie ważności dokumentu, o którym mowa odpowiednio w pkt 4-7	50 % opłaty określonej odpowiednio o w pkt 4-7	-

2.	Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy		
1	Za żeglarską książeczkę pracy	100 zł	30 zł
2	Za dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy	100 zł	30 zł
3	Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania	25 zł	Oплата skarbowa
4	Za dziennik pokładowy	100 zł	Oплата skarbowa

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		<p>plywania, wzrastają doświadczenie i kompetencje takiego członka załogi. Mając to na względzie skład załogi dla poszczególnych rodzajów statków, określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej zostanie odpowiednio dostosowany do tych nowych wymagań. Pozwoli to na znaczące zmniejszenie ewentualnych negatywnych konsekwencji wynikających z wydłużenia okresu uzyskiwania kolejnych kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Należy również zauważyć, że w celu jak największej ochrony praw nabytych dyrektywa 2017/2397 przewiduje 10-letni okres przejściowy, w trakcie którego osoby posiadające dotychczasowe dokumenty kwalifikacyjne będą mogły się dalej nimi posługiwać, a także wymienić na nowe dokumenty unijne o w miarę zbliżonych uprawnieniach, a po spełnieniu dodatkowych wymagań w zakresie praktyki pływania, szczegółowo określonej w dyrektywie 2017/2397, również na wyższe kwalifikacje.</p> <p>W związku z dostosowaniem wysokości opłat do podniesionych kosztów przeprowadzania egzaminów oraz związanych z wydawaniem zabezpieczonych dokumentów obywatel zainteresowany uzyskaniem dokumentu kwalifikacyjnego będzie musiał ponieść nieznacznie wyższą opłatę, niż ma to miejsce obecnie. Wysokość opłat pozostaje jednak na poziomie, który nie stanowi bariery w uzyskaniu takiego dokumentu.</p> <p>Projekt ustawy nie ma bezpośredniego wpływu na osoby niepełnosprawne oraz starsze, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny.</p>
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	-	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Częściowa elektroniczność związana z bazą danych i wymianą informacji między państwami członkowskimi		
Komentarz:		
Dyrektywa 2017/2397 wprowadza nowy system kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Przewiduje harmonizację warunków uzyskiwania tych kwalifikacji na terenie UE, a także jednolite wzory dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy oraz dzienników pokładowych.		
<u>Członkowie załóg statków.</u> Ujednolicenie to wymusza m.in. konieczność, uwzględniając okresy przejściowe, wymiany wyżej wymienionych dokumentów na nowe dokumenty.		
<u>Urzędy żegludgi śródlądowej.</u>		

Dyrektywa 2017/2397 ma wpływ na dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej, którzy będą zobowiązani m.in. do wprowadzania większej ilości danych do bazy danych, wymiany zastępowanych dokumentów, a także dostosowania procedur do wydawania nowych dokumentów kwalifikacyjnych. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych jest jedynie niewielkim wycinkiem całego zakresu działania dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej, niewielką ilość wydawanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także fakt, że wymiana dotychczasowych dokumentów jest przewidziana na okres 10 lat, dodatkowe obciążenie będzie niewielkie i będzie mogło być realizowane w oparciu o dotychczasowe zasoby kadrowe urzędów żegluga śródlądowej.

Komisje egzaminacyjne.

Dyrektywa 2017/2397 ma niewielki wpływ na funkcjonujące obecnie komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żegluga śródlądowej. Będzie wymagała m.in. przeprowadzania egzaminów zgodnie z wymaganiami egzaminacyjnymi określonymi szczegółowo w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2020, str. 15), przy czym wymagania te nie odbiegają znacząco od tych uregulowanych obecnie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żegluga śródlądowej (Dz. U. poz. 1686 oraz z 2018 r. poz. 576). Dodatkowo dyrektywa 2017/2397 wprowadza możliwość przeprowadzania egzaminów na unijne świadectwo kapitana oraz szczególne zezwolenie dla kapitana na uprawianie żegluga z wykorzystaniem radaru, niemniej na obecną chwilę wydaje się, że w Rzeczypospolitej Polskiej nie ma takich symulatorów i komisja będzie przeprowadzać egzamin praktyczny, tak jak ma to miejsce obecnie, tj. na statku.

Szkoły ponadpodstawowe i uczelnie prowadzące kształcenie w żegludze śródlądowej.

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

9. Wpływ na rynek pracy

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

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	<p>Informatyzacja - nowelizuje się przepisy dotyczące krajowej bazy danych, tak aby gromadzone w niej dane uwzględniały informacje dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszone lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły, a także zasady postępowania z tymi danymi, tak aby przepisy te uwzględniały wymagania dyrektywy 2017/2397.</p> <p>Zdrowie – ustawa reguluje kwestie związane z uzyskiwaniem świadectwa zdrowia członka załogi statku, w tym w szczególności kryteria stanu zdrowia dotyczące schorzeń, w oparciu o które lekarz uprawniony do badań profilaktycznych będzie miał możliwość dokonania oceny stanu zdrowia. Wydłuża się znacząco maksymalny okres ważności badań lekarskich. Sprawy badań lekarskich obecnie uregulowane są w szczególności w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 5 listopada 2003 r. w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żegluga śródlądowej. Rozporządzenie to m.in. przewiduje maksymalne okresy ważności badań lekarskich w zależności od wieku członka załogi, które wynoszą: 2 lata w przypadku osób do 50</p>
------------------	---

	roku życia, 1 rok dla osób po 60 roku życia, natomiast okresy ważności świadectw zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w przypadku osób, które ukończyły 60 rok życia na okres nie dłuższy niż 5 lat, a w przypadku osób, które ukończyły 70 rok życia na okres nie dłuższy niż 2 lata. Choć wymagania w zakresie warunków zdrowotnych nie uległy znaczącej różnicy, to zostały one w sposób bardziej szczegółowy, niż ma to miejsce obecnie, określone w dyrektywie delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6 z 10.1.2020, str. 15).
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się w IV kwartale 2022 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>Z uwagi na fakt, że celem projektu ustawy jest dostosowanie prawodawstwa polskiego do dyrektywy 2017/2397, z chwilą wejścia w życie ustawy i jej aktów wykonawczych, niezbędnych do pełnego wdrożenia dyrektywy 2017/2397, osiągnięty zostanie zamierzony efekt. Miernikiem efektu będzie uzyskanie zgodności ustawy z prawem Unii Europejskiej.</p> <p>Ponadto, drugim miernikiem zgodnie z art. 35 dyrektywy 2017/2397 będzie ocena funkcjonowania przepisów wdrożonych niniejszą ustawą w zakresie ujednoliconego systemu kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, co nastąpi do dnia 17 stycznia 2028 r.</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	