Projekt z dnia 29 czerwca 2022 r.

**TABELA ZGODNOŚCI**

|  |  |
| --- | --- |
| **TYTUŁ PROJEKTU** | Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC116)  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wzoru i sposobu prowadzenia dziennika pokładowego  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wzoru żeglarskiej książeczki pracy oraz dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej  Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej |
| **TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO** | 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 91/6 72/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53 oraz Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52) |
| **WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Jednostka redakcyjna dyrektywy** | **Treść przepisu dyrektywy 2017/2397** | **Konieczność wdrożenia T/N** | **Jednostka redakcyjna projektu ustawy** | **Treść przepisu projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej** |
| Art. 1 | W niniejszej dyrektywie określa się warunki i procedury uzyskiwania świadectwa kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych, a także uznawania takich kwalifikacji w państwach członkowskich. | N | Nd. | Nd. |
| Art. 2 | 1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego oraz ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących rodzajach jednostek  pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:  a) statkach o długości co najmniej 20 metrów;  b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;  c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:  (i) holowania lub pchania statków, o których mowa w lit. a) i b);  (ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;  (iii) przemieszczania statków, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;  d) statkach pasażerskich;  e) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  2008/68/WE 11);  f) urządzeniach pływających. | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37  (art. 1 pkt 11) | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania 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. | T | Art. 4  ustawy o żegludze śródlądowej.  Art. 1 pkt 7 projektu  Art. 1 pkt 13 projektu | 1. Przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji i łączności oraz oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej oraz statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych.  11. Przepisów ust. 1-10 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.";  4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do statków:  1) bezzałogowych bez napędu mechanicznego;  2) promów i łodzi przewozowych używanych na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1; |
| 3. Bez uszczerbku dla art. 39 ust. 3 niniejsza dyrektywa nie ma również zastosowania do osób uprawiających żeglugę w państwach członkowskich niemających śródlądowych dróg wodnych połączonych z siecią żeglownych  dróg wodnych innego państwa członkowskiego, jeżeli osoby te:  a) odbywają wyłącznie ograniczoną liczbę rejsów o zasięgu lokalnym, w przypadku gdy odległość od miejsca  wypłynięcia w żadnym momencie nie przekracza dziesięciu kilometrów; lub  b) odbywają wyłącznie rejsy sezonowo. | N | Nd. | Nd. |
| Art. 3 | Definicje. Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:  1) „śródlądowa droga wodna” oznacza drogę wodną inną niż wody morskie, otwartą dla żeglugi na jednostkach pływających, o których mowa w art. 2; | T | Art. 1 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej | 1. Ustawa reguluje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów Prawa wodnego, zwanych dalej „śródlądowymi drogami wodnymi”. |
| 2) „jednostka pływająca” oznacza statek lub urządzenie pływające;  3) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski; | T | art. 5 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej | 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:  1) statek - urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:  a) przewozu osób lub rzeczy,  b) pchania lub holowania,  c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,  d) ratowania życia lub mienia,  e) połowu ryb,  f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,  g) uprawiania sportu lub rekreacji,  h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe |
| 4) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej |
| 5) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi i wymaganiami prawa Unii Europejskiej w zakresie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. |
| 6) „statek pasażerski” oznacza statek zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 7) „unijne świadectwo kwalifikacji” oznacza świadectwo wydane przez właściwy organ potwierdzające, że dana osoba spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie; | T | Art. 1 pkt 7 projektu | „**Art. 35.** 1. Statek musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.  2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji - eksperta w dziedzinie:  a) żeglugi pasażerskiej,  b) skroplonego gazu ziemnego; |
| 8) „konwencja STCW” oznacza konwencję STCW zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE 12); | T | Art. 1 pkt 3 projektu | „3. Przepisy ustawy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz obowiązku o którym mowa w art. 36 ust.1 stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, za wyjątkiem członków załogi pokładowej statku, innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., zwaną dalej "Konwencją STCW"; |
| 9) „członkowie załogi pokładowej” oznaczają osoby uczestniczące w ogólnej eksploatacji jednostki pływającej na unijnych śródlądowych drogach wodnych i które wykonują różne zadania, takie jak zadania związane z: żeglugą, kontrolą eksploatacji jednostki pływającej, obsługą ładunków, sztauowaniem, transportem pasażerów, techniką okrętową, konserwacją i naprawą, komunikacją, zdrowiem i bezpieczeństwem oraz ochroną środowiska, inne niż osoby, które są wyznaczone wyłącznie do obsługi silników, dźwigów lub urządzeń elektrycznych i elektronicznych; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 10) „świadectwo operatora radiowego” oznacza krajowe świadectwo wydane przez państwo członkowskie  zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym załączonym do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej,  zezwalające na obsługę stacji radiokomunikacyjnej na jednostce pływającej żeglugi śródlądowej; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 11) „ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej” oznacza osobę pełniącą służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;  12) „ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego” oznacza osobę wykwalifikowaną do zajmowania się  procedurą bunkrowania jednostek pływających napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania  funkcji kapitana prowadzącego taką jednostkę pływającą; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej . |
| 13) „kapitan” oznacza członka załogi pokładowej wykwalifikowanego do prowadzenia jednostki pływającej na  śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich oraz wykwalifikowanego do ponoszenia ogólnej  odpowiedzialności na pokładzie, w tym również za załogę, pasażerów i ładunek; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 14) „szczególne zagrożenie” oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa spowodowane określonymi warunkami  nawigacyjnymi, które wymagają od kapitanów posiadania kompetencji wykraczających poza to, co jest  oczekiwane zgodnie z ogólnymi standardami kompetencji na ich poziomie zarządzania; | N |  | Nie wymaga wdrożenia – istotna w przypadku skorzystania z uprawnienia, o którym mowa w art. 9 dyrektywy - uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.cz. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji. |
| 15) „kompetencja” oznacza dowiedzioną zdolność korzystania z wiedzy i umiejętności wymaganych zgodnie z ustalonymi standardami w celu prawidłowego wykonywania zadań niezbędnych do eksploatacji jednostek  pływających żeglugi śródlądowej; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 16) „poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związanej ze sprawowaniem funkcji kapitana oraz  zapewnianiem, aby inni członkowie załogi pokładowej prawidłowo wykonywali wszystkie zadania w zakresie  eksploatacji jednostki pływającej; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 17) „poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego  marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem wszystkich zadań w ramach  wyznaczonego obszaru odpowiedzialności tej osoby zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem  osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 18) „duży konwój” oznacza zestaw pchany, w przypadku którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej  szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych. |  | Art. 1 pkt 8 projektu | 4) prowadzi duży konwój, tj. zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych. |
| 19) „żeglarska książeczka pracy” oznacza indywidualny rejestr, w którym rejestruje się informacje dotyczące historii zatrudnienia członka załogi, w szczególności praktykę pływania i odbyte rejsy; | N |  | - definicje żeglarskiej książeczki pracy i dziennika pokładowego nie są niezbędne - celem zawartych w dyrektywie definicji jest właściwe zrozumienie użytych pojęć. Podkreślić należy, że pojęcia dziennika pokładowego i żeglarskiej książeczki pracy funkcjonują w obecnym stanie prawnym, dokumenty te są i będą wydawane na określonych wzorach, a obecne i projektowane regulacje nie pozostawiają wątpliwości o jakie dokumenty chodzi, tym samym nie ma potrzeby ich definiowania.  - definicja aktywnej żeglarskiej książeczki pracy nie jest niezbędna – zgodnie z projektowanym art. 39 kierownik statku zobowiązany jest do dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów, dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania. Wpisów, należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Taka regulacja zapewnia, że członek załogi pokładowej będzie posiadał książeczkę, która umożliwi rejestrację w niej danych, tj. aktywną żeglarską książeczkę pracy w rozumieniu dyrektywy. |
| 20) „dziennik pokładowy” oznacza urzędowy rejestr rejsów odbytych przez jednostkę pływającą i jej załogę; | N |  |
| 21) „aktywna żeglarska książeczka pracy” lub „aktywny dziennik pokładowy” oznacza żeglarską książeczkę pracy lub dziennik pokładowy, w których można rejestrować dane; | N |  |
| 22) „praktyka pływania” oznacza czas, mierzony w dniach, spędzony przez członków załogi pokładowej na  pokładzie w trakcie rejsu jednostką pływającą po śródlądowych drogach wodnych, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych, który został zatwierdzony przez właściwy  organ; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 23) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 24) „długość” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, z wyłączeniem steru i bukszprytu;  25) „szerokość” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia  kadłuba (z wyłączeniem kół łopatkowych, odbojnic itp.);  26) „zanurzenie” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez uwzględnienia stępki  lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia; | T | Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 27) „żegluga sezonowa” oznacza działalność żeglugową, która jest wykonywana przez okres nie dłuższy niż  sześć miesięcy każdego roku | N |  | Nie jest niezbędna, gdyż ma ona zastosowanie wyłącznie na potrzeby ograniczonej implementacji przepisów dyrektywy, w państwach członkowskich niemających śródlądowych dróg wodnych połączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego |
| Art. 4 | Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej uprawiający żeglugę na unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej wydane  zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.  2. Dla członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie unijne świadectwo kwalifikacji i żeglarska książeczka pracy, o której mowa w art. 22, przedstawiane są w formie jednolitego dokumentu. | T | Art. 1 pkt 7 projektu | „**Art. 35.** 1. Statek musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.  2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji - eksperta w dziedzinie:  a) żeglugi pasażerskiej,  b) skroplonego gazu ziemnego;  4. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, za wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, wydaje się poprzez dokonanie stosowanego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy. |
| 3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej, inne niż kapitanowie, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW. | T | Art. 1 pkt 3 projektu | „3. Przepisy ustawy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz obowiązku, o którym mowa w art. 38 ust.1, stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, za wyjątkiem członków załogi pokładowej statku, innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., zwaną dalej "Konwencją STCW"; |
| Art. 5 | 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby eksperci w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz eksperci w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego posiadali unijne świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3. | T | Art. 1 pkt 7  projektu | Art. 35. 1. Statek musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.  2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji jest:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji - eksperta w dziedzinie:  a) żeglugi pasażerskiej,  b) skroplonego gazu ziemnego;  3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;  4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;  5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku |
| 2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji  jednostki pływającej, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW | T | Art. 1 | w art. 4 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:  „3. Przepisy ustawy dotyczące obowiązku, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz obowiązku, o którym mowa w art. 38 ust.1, stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, za wyjątkiem członków załogi pokładowej statku, innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., zwaną dalej "Konwencją STCW"; |
| Art. 6 | Obowiązek posiadania szczególnych zezwoleń przez kapitanów. Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie posiadali szczególne zezwolenia wydane zgodnie z art. 12, gdy:  a) uprawiają żeglugę na drogach wodnych, które zostały zaklasyfikowane jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim zgodnie z art. 8;  b) uprawiają żeglugę na drogach wodnych zidentyfikowanych jako odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami zgodnie z art. 9;  c) uprawiają żeglugę z pomocą radaru;  d) prowadzą jednostki pływające napędzane skroplonym gazem ziemnym;  e) prowadzą duże konwoje. | T | Art. 1 pkt 8 | **Art. 35a.** 1. Osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji kapitana powinna dodatkowo posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi, jeżeli:  1) uprawia żeglugę na wodach morskich, lub  2) uprawia żeglugę za pomocą radaru, lub  3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub  4) prowadzi duży konwój, tj. zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych.  2. Na potrzeby stosowania przepisu ust. 1 pkt 1 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.  3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich, o których mowa w ust. 2 i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.  4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 3, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.  5. Szczególne zezwolenia dla kapitana, o których mowa w ust. 1, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.  6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:  1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;  3) adres zamieszkania;  4) numer identyfikacyjny członka załogi - jeżeli został nadany;  5) żądanie wniosku.  7. Szczególne zezwolenia dla kapitana, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się poprzez wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana zawierającego informacje o posiadaniu szczególnych zezwoleń.  8. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.  9. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się na czas oznaczony, równy okresowi ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana.  10. Dokument, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.  11. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki do jego wydania, określone w art. 36 ust. 3. |
| Art. 7 | Wyłączenia dotyczące krajowych śródlądowych dróg wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego.  1. Państwo członkowskie może wyłączyć osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, które uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych  dróg wodnych innego państwa członkowskiego, w tym również sklasyfikowanych jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim, z obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 2, art. 5 ust. 1, art. 6, art. 22 ust. 1 akapit pierwszy oraz art. 22 ust. 3 i 6.  2. Państwo członkowskie przyznające wyłączenia zgodnie z ust. 1 może wydawać świadectwa kwalifikacji  osobom, o których mowa w ust. 1, na warunkach odmiennych od ogólnych warunków określonych w niniejszej  dyrektywie, pod warunkiem że świadectwa te zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Uznawanie tych świadectw w innych państwach członkowskich regulowane jest dyrektywą 2005/36/WE lub dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/45/WE 13), w zależności od przypadku.  3. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia informacje dotyczące tych przyznanych wyłączeń. | N | Nd. | Nd. |
| Art. 8 | Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.  1. Państwa członkowskie klasyfikują odcinek śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądową drogę wodną o charakterze morskim, w przypadku gdy spełnione jest jedno z poniższych kryteriów:  a) zastosowanie ma Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;  b) boje i znaki są zgodne z systemem morskim;  c) niezbędna jest nawigacja naziemna na tej śródlądowej drodze wodnej; lub  d) do żeglugi na tej śródlądowej drodze wodnej potrzebne są urządzenia morskie, których obsługa wymaga szczególnej wiedzy.  2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zaklasyfikowaniu określonego odcinka śródlądowej drogi  wodnej na swoim terytorium jako śródlądowej drogi wodnej o charakterze morskim. Do powiadomienia skierowanego do Komisji dołącza się uzasadnienie oparte o kryteria, o których mowa w ust. 1. Komisja bez  zbędnej zwłoki publicznie udostępnia wykaz zgłoszonych śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim. | T | Art. 1 pkt 8 | „**Art. 35a.** 1. Osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji kapitana powinna dodatkowo posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi, jeżeli:  1) uprawia żeglugę na wodach morskich, lub  2) uprawia żeglugę z pomocą radaru, lub  3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub  4) prowadzi duży konwój, tj. zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych.2. Na potrzeby stosowania przepisu ust. 1 pkt 1 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.  3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich, o których mowa w ust. 2 i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę. |
| Art. 9 | Odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia.  1. W przypadku gdy jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, państwa członkowskie mogą, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2–4, identyfikować przechodzące przez ich własne terytoria odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, w przypadku gdy zagrożenia takie wynikają z jednego lub większej liczby poniższych powodów:  a) częstych zmian przebiegu i prędkości prądów;  b) hydromorfologicznych cech śródlądowej drogi wodnej oraz braku odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowej drodze wodnej lub odpowiednich map nawigacyjnych;  c) istnienia szczególnych lokalnych regulacji ruchu uzasadnionych specyficznymi cechami hydromorfologicznymi śródlądowej drogi wodnej; lub  d) częstych wypadków na określonym odcinku śródlądowej drogi wodnej wynikających z braku kompetencji, która  nie jest objęta standardami, o których mowa w art. 17.  W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa, prowadzą  konsultacje z odpowiednią europejską komisją rzeczną w trakcie procesu identyfikacji odcinków, o których mowa w akapicie pierwszym.  2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, jakie zamierzają przyjąć zgodnie z ust. 1 niniejszego  artykułu oraz z art. 20, oraz podają uzasadnienie tych środków, co najmniej sześć miesięcy przed przewidzianą datą przyjęcia tych środków.  3. W przypadku gdy odcinki śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w ust. 1, są położone wzdłuż granicy między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich, zainteresowane państwa członkowskie wzajemnie  konsultują się oraz wspólnie powiadamiają Komisję.  4. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyjąć środek, który nie jest uzasadniony zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja w terminie sześciu miesięcy od powiadomienia może przyjąć akty wykonawcze zawierające jej decyzję sprzeciwiającą się przyjęciu środka. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.  5. Komisja publicznie udostępnia środki przyjęte przez państwa członkowskie, wraz z uzasadnieniem, o którym mowa w ust. 2. | N | Nd. | Uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.cz. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji. |
| Art. 10 | Uznawanie.  1. Każde unijne świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 4 i 5, a także wszelkie żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22, które zostały wydane przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.  2. Na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym  składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie.  Takie świadectwa, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, które zostały wydane przez państwo trzecie, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że takie państwo trzecie  uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.  3. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5 niniejszego artykułu, ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego określającymi wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie, w tym wymogi określone w art. 38 ust. 1 i 3. | T | Art. 1 pkt 7 projektu  Art. 1 pkt 12 projektu  Art. 1 pkt 14 projektu | Art. 35.11. Uznaje się:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;  2) świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z 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.  art. 38. 3. Uznaje się żeglarskie książeczki pracy wydane:  1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;  2) zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;  3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.  Art. 39b. 2. Uznaje się dzienniki pokładowe wydane:  1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;  2) zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;  3) przez państwo trzecie, zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397. |
|  | 4. Każde państwo trzecie może przedłożyć Komisji wniosek o uznawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych, które zostały wydane przez jego organy. Do wniosku dołącza się wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy wydawanie takich dokumentów podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.  5. Po otrzymaniu wniosku o uznanie zgodnie z ust. 4 Komisja przeprowadza ocenę systemów uzyskiwania świadectwa we wnioskującym państwie trzecim, aby ustalić, czy wydawanie świadectw, żeglarskich książeczek  pracy lub dzienników pokładowych określonych we wniosku podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.  Jeżeli te wymogi uznane są za identyczne, Komisja przyjmuje akty wykonawcze uznające w Unii świadectwa, żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe wydane przez to państwo trzecie, pod warunkiem że to  państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.  Przyjmując akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, Komisja określa, których spośród dokumentów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, dotyczy uznanie. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.  6. W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że dane państwo trzecie przestało spełniać wymogi niniejszego artykułu, natychmiast powiadamia o tym Komisję, należycie uzasadniając powody swojego sprzeciwu.  7. Komisja ocenia co osiem lat zgodność systemu uzyskiwania świadectwa w państwie trzecim, o którym mowa w ust. 5 akapit drugi, z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie. Jeżeli Komisja ustali, że wymogi określone w niniejszej dyrektywie nie są już spełniane, zastosowanie ma ust.  8. Jeżeli Komisja ustali, że wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 2 lub 3 niniejszego artykułu, nie podlega już wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie, przyjmuje akty wykonawcze  zawieszające na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważność świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych zgodnie z tymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.  Komisja może w każdej chwili uchylić zawieszenie, jeżeli usunięto stwierdzone braki w odniesieniu do stosowanych standardów.  9. Komisja publicznie udostępnia wykaz państw trzecich, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z dokumentami uznawanymi za ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych | N | nd | nd |
| Art. 11 | Wydawanie i ważność unijnych świadectw kwalifikacji.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o unijne świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:  a) ich tożsamość;  b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do kwalifikacji, o które się ubiegają;  c) fakt spełniania, w stosownych przypadkach, standardów dotyczących stanu zdrowia zgodnie z art. 23.  2. Państwa członkowskie wydają unijne świadectwa kwalifikacji po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawców oraz po sprawdzeniu, czy wnioskodawcom tym nie wydano już ważnego unijnego świadectwa kwalifikacji.  3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory unijnych świadectw kwalifikacji oraz jednolitych dokumentów będących połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy. Te akty  wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.  4. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej jest ograniczona do daty następnego badania lekarskiego wymaganego zgodnie z art. 23.  5. Bez uszczerbku dla ograniczenia, o którym mowa w ust. 4, unijne świadectwa kwalifikacji kapitana są ważne przez maksymalnie 13 lat.  6. Unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji są ważne przez maksymalnie pięć lat. | T | Art. 1 pkt 7 i 9 projektu | „**Art. 35.** 1. Statek musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.  2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji są następujące dokumenty kwalifikacyjne:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji - eksperta w dziedzinie:  a) żeglugi pasażerskiej,  b) skroplonego gazu ziemnego;  3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;  4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;  5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.  3. Dokumenty, o których mowa w ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.  4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, zawiera:  1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;  3) adres zamieszkania;  4) numer identyfikacyjny członka załogi - jeżeli został nadany;  5) żądanie wniosku.5. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, za wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, wydaje się poprzez dokonanie stosowanego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.  6. Dokumenty, o których mowa w ust. 2, wydaje się na czas oznaczony, przy czym:  1) unijne świadectwo kwalifikacji:  a) kapitana - na okres ważności świadectwa zdrowia, nie dłużej jednak niż na 13 lat,  b) do wykonywania szczególnych operacji - na okres ważności świadectwa zdrowia nie dłuższy niż na 5 lat;  2) inne niż w pkt 1 - na okres ważności świadectwa zdrowia.  7. Przed wydaniem dokumentów, o których mowa w ust. 2, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej sprawdza, czy wnioskodawca już nie posiada wnioskowanego dokumentu.  Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa odpowiednio w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:  a) praktykanta - 15 lat,  b) młodszego marynarza - 16 lat,  c) marynarza - 17 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze nie dłuższym niż 1460 dni, określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  4) ukończyła, w stosownych przypadkach, szkolenie na podstawie uznanego programu szkolenia;  5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.  2. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.  3. Dokument, o którym mowa w art. 35a ust. 1, może uzyskać osoba, która:  1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  2) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze nie dłuższym niż 720 dni określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.”; |
| Art. 12 | Wydawanie i ważność szczególnych zezwoleń dla kapitanów.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 6, przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:  a) ich tożsamość;  b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do szczególnego zezwolenia, o które się ubiegają;  c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie. | T | Art. 1 pkt 9 projektu | Art. 36 ust. 3. Dokument, o którym mowa w art. 35a ust. 1, może uzyskać osoba, która:  1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  2) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu”; |
| 2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, w przypadku szczególnych zezwoleń dotyczących żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, które to  zezwolenia są wymagane na podstawie art. 6 lit. b), wnioskodawcy ubiegający się o te zezwolenia przedkładają właściwym organom państw członkowskich, o których mowa w art. 20 ust. 3, wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:  a) ich tożsamość;  b) fakt spełniania przez nich wymogów ustanowionych zgodnie z art. 20 dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na konkretnym odcinku śródlądowej drogi wodnej, w odniesieniu do którego  wymagane jest zezwolenie;  c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10  ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie. | N |  | Uwaga: Polska nie wprowadza dróg wodnych o szczególnym zagrożeniu |
| 3. Państwa członkowskie wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę.  4. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwy organ wydający kapitanom unijne świadectwa kwalifikacji wyraźnie określił w świadectwie wszelkie szczególne zezwolenia wydane na podstawie art. 6 zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3. Ważność takiego szczególnego zezwolenia kończy się wraz z upływem ważności unijnego świadectwa kwalifikacji.  5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 6 lit. d),  wydawane jest jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego zgodnie ze  wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3, i którego okres ważności ustala się zgodnie z art. 11 ust. 6. | T | Art. 7 kodeksu postępowania administracyjnego  Art. 1 pkt 8 projektu | Art. 7 W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.  „**Art. 35a.** 1. Osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji kapitana powinna dodatkowo posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi, jeżeli:  1) uprawia żeglugę na wodach morskich, lub  2) uprawia żeglugę z pomocą radaru, lub  3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub  4) prowadzi duży konwój, tj. zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych.2. Na potrzeby stosowania przepisu ust. 1 pkt 1 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.  3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich, o których mowa w ust. 2 i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.  4. Szczególne zezwolenia dla kapitana, o których mowa w ust. 1, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.  5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4, zawiera:  1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;  3) adres zamieszkania;  4) numer identyfikacyjny członka załogi - jeżeli został nadany;  5) żądanie wniosku.6. Szczególne zezwolenia dla kapitana, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się poprzez wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana zawierającego informacje o posiadaniu szczególnych zezwoleń.  7. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.  8. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się na czas oznaczony, równy okresowi ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana.  9. Dokument, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się na czas oznaczony, nie dłuższy niż 5 lat.  10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki do jego wydania, określone w art. 36 ust. 3.  11. Przepisy ust. 2-10 stosuje się odpowiednio do spraw o przedłużenie ważności szczególnego zezwolenia dla kapitana.” |
| Art. 13 | Przedłużenie ważności unijnych świadectw kwalifikacji oraz szczególnych zezwoleń dla kapitanów. Po wygaśnięciu unijnego świadectwa kwalifikacji państwo członkowskie przedłuża, na wniosek, ważność świadectwa  oraz, w stosownych przypadkach, zawartych w nim szczególnych zezwoleń, pod warunkiem że:  a) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz szczególnych zezwoleń innych niż te, o których mowa w art. 6 lit. d) – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c);  b) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i b). | T | Art. 1 pkt 7, 8 i 10 projektu | Art. 35. 8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w ust. 2, na wniosek posiadacza dokumentu, którego ważność wygasła lub wygaśnie.  9. Przedłużenie, o którym mowa w ust. 8 następuje odpowiednio poprzez wydanie nowego dokumentu albo dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.  10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 2 lub przedłużenia, o którym mowa w ust. 7, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki odpowiednio dla wydania lub przedłużenia takiego dokumentu.  11. Przepisy ust. 2-10 stosuje się odpowiednio do spraw o przedłużenie ważności szczególnego zezwolenia dla kapitana.”;  „Art. 36a. 1. Osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, powinna wykazywać stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia.  2. Przedłużając ważność unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana uwzględnia się szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1, 2 i 4, w przypadku gdy takie szczególne zezwolenia były zawarte w przedłużanym dokumencie.  3. Osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie:  1) żeglugi pasażerskiej - powinna mieć stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia oraz zdać z wynikiem pozytywnym nowy egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności  2) skroplonego gazu ziemnego - powinna mieć stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia oraz zdać z wynikiem pozytywnym nowy egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności albo odbyć wymaganą praktykę pływania na statkach napędzanych LNG w wymiarze wynoszącym:  a) przynajmniej 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat, lub  b) przynajmniej 90 dni w ciągu poprzedniego roku. |
| Art. 14 | Zawieszenie i cofnięcie unijnych świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń dla kapitanów.  1. W przypadku gdy istnieją przesłanki wskazujące, że nie są już spełniane wymogi dotyczące świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń, państwo członkowskie, które wydało świadectwo lub szczególne zezwolenie, przeprowadza wszystkie niezbędne oceny oraz, w stosownych przypadkach, cofa te świadectwa lub szczególne zezwolenia.  2. Każde państwo członkowskie może czasowo zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji w przypadku gdy uzna takie zawieszenie za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lub porządku publicznego.  3. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki rejestrują zawieszenia i cofnięcia w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2. | T | Art. 10 pkt 9 projektu | Art. 36g. 1. W przypadku zaistnienia przesłanki wskazującej, że osoba posiadająca dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2 lub szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 35a ust. 1 nie spełnia już wymogów określonych odpowiednio w art. 36 ust. 1-3 dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument.  2. Ze względów bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego, w tym w szczególności w przypadkach, o których mowa w art. 56 pkt 2-3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zawiesić dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2 lub szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 35a ust. 1.  3. W sytuacji, o której mowa w ust. 1 lub 2, w przypadku osoby posiadającej unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej występuje do tego organu z wnioskiem o rozważenie zawieszenia odpowiedniego unijnego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku załącza się uzasadnienie.  4. O fakcie złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską.  5. Do czasu rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zakazać osobie, której dotyczy wniosek zajmowania stanowiska członka załogi statku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.  6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, rozpatruje wnioski wniesione przez właściwe organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego o zawieszenie unijnego świadectwa kwalifikacji.  7. W przypadku uznania wniosku, o którym mowa w ust. 6, za zasadny dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji,:  1) cofa unijne świadectwo kwalifikacji - w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji nie spełnia już wymogów do jego wydania;  2) może zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji - w przypadku innym niż określonym w pkt 1, o ile przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego.  8. Okres zawieszenia dokumentu, o którym mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, nie powinien przekroczyć 12 miesięcy.  Art. 36h. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji informacje te rejestruje również w unijnej bazie danych prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397. |
| Art. 15 | Współpraca. W przypadku gdy państwo członkowskie, o którym mowa w art. 39 ust. 3, stwierdzi, że świadectwo kwalifikacji wydane przez właściwy organ w innym państwie członkowskim nie spełnia warunków określonych w niniejszej dyrektywie, lub w przypadku gdy istnieją względy bezpieczeństwa lub porządku publicznego, właściwy organ zwraca się do organu wydającego, aby rozważył zawieszenie tego świadectwa kwalifikacji zgodnie z art. 14. Organ występujący z wnioskiem informuje Komisję o swoim wniosku. Organ, który wydał dane świadectwo kwalifikacji, analizuje wniosek i powiadamia ten drugi organ o swojej decyzji. W oczekiwaniu na przekazanie decyzji organu wydającego każdy właściwy organ może zabronić osobom prowadzenia działalności na obszarze swojej jurysdykcji. | T | Art. 1 ust. 10 projektu | Art. 36g. 1.  3. W sytuacji, o której mowa w ust. 1 lub 2, w przypadku osoby posiadającej unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej występuje do tego organu z wnioskiem o rozważenie zawieszenia odpowiedniego unijnego świadectwa kwalifikacji. Do wniosku załącza się uzasadnienie.  4. O fakcie złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską.  5. Do czasu rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zakazać osobie, której dotyczy wniosek zajmowania stanowiska członka załogi statku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.  6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, rozpatruje wnioski wniesione przez właściwe organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego o zawieszenie unijnego świadectwa kwalifikacji.  7. W przypadku uznania wniosku, o którym mowa w ust. 6, za zasadny dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji,:  1) cofa unijne świadectwo kwalifikacji - w przypadku stwierdzenia, że osoba posiadająca unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej lub unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji nie spełnia już wymogów do jego wydania;  2) może zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji - w przypadku innym niż określonym w pkt 1, o ile przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego.  8. Okres zawieszenia dokumentu, o którym mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, nie powinien przekroczyć 12 miesięcy. |
| Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, współpracują także z właściwymi organami innych państw członkowskich w celu zapewnienia, aby praktyka pływania i odbyte rejsy posiadaczy świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy uznanych na mocy niniejszej dyrektywy były rejestrowane, jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwraca się o zarejestrowanie, oraz zatwierdzane na okres nieprzekraczający 15  miesięcy przed datą wniosku o zatwierdzenie. Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, w stosownych przypadkach informują Komisję o śródlądowych drogach wodnych na swoim terytorium, na których  wymagane są kompetencje w zakresie żeglugi o charakterze morskim. | N | Nd. |  |
| Art. 16 | Wymogi dotyczące kompetencji.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4, 5 i 6, posiadały kompetencje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej, jak określono w art. 17. | T | Art. 1 pkt 9 projektu | „**Art. 36.** 1. Dokument, o którym mowa odpowiednio w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:  a) praktykanta - 15 lat,  b) młodszego marynarza - 16 lat,  c) marynarza - 17 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  4) ukończyła, w stosownych przypadkach, szkolenie na podstawie uznanego programu szkolenia;  5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.  2. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.  3. Dokument, o którym mowa w art. 35a ust. 1, może uzyskać osoba, która:  1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  2) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu”; |
| 2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu ocenę kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń, o których mowa w art. 6 lit. b), przeprowadza się zgodnie z art. 20. | N | Nd. | Uwaga: Polska nie wprowadza dróg wodnych o szczególnym zagrożeniu, tym samym nie przeprowadza egzaminów w tym zakresie. |
| Art. 17 | Ocena kompetencji.  1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 31 dotyczące uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II. | N | ND |  |
| 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby ubiegające się o dokumenty, o których mowa w art. 4, 5 i 6, wykazały, w stosownych przypadkach, że spełniają standardy kompetencji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zdając egzamin zorganizowany:  a) pod nadzorem organu administracyjnego zgodnie z art. 18; lub  b) w ramach programu szkolenia zatwierdzonego zgodnie z art. 19.  3. Wykazanie zgodności ze standardami kompetencji obejmuje egzamin praktyczny mający na celu uzyskanie:  a) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  b) szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi z pomocą radaru, o którym mowa w art. 6 lit. c);  c) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;  d) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.  Egzaminy praktyczne przeprowadzane na potrzeby wydawania dokumentów, o których mowa w lit. a) i b)  niniejszego ustępu, mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na symulatorze zgodnym z art. 21. W odniesieniu do lit. c) i d) niniejszego ustępu egzaminy praktyczne mogą odbywać się na jednostce pływającej lub  na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej. |  | Art. 1 pkt 9 i 10 projektu  oraz  Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37 ustawy  (art. 1 pkt 11 projektu). | „„**Art. 36.** 1. Dokument, o którym mowa odpowiednio w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:  a) praktykanta - 15 lat,  b) młodszego marynarza - 16 lat,  c) marynarza - 17 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  4) ukończyła, w stosownych przypadkach, szkolenie na podstawie uznanego programu szkolenia;  5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.  2. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.  3. Dokument, o którym mowa w art. 35a ust. 1, może uzyskać osoba, która:  1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  2) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu”;  **Art. 36c.** 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:  1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie - w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4 oraz art. 35a ust. 1;  2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej - w celu uzyskania przez egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, pkt 3 i 5;  3) jednostkę edukacyjną - w przypadku egzaminów organizowanych w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.  2. Przewodniczących komisji i zastępców przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.  **Art. 36e. 1.** Osoba ubiegająca się o przystąpienie do egzaminu składa - we właściwej komisji egzaminacyjnej - pisemny wniosek w tej sprawie wraz z potwierdzonymi kopiami dokumentów, stwierdzającymi spełnienie wymagań do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin, natomiast przed przystąpieniem do egzaminu przedstawia dowód uiszczenia opłaty za egzamin.  2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:  1)imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) adres zamieszkania;  3) żądanie wniosku, w tym określenie rodzaju dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.  3. Przed przystąpieniem kandydata do egzaminu komisja egzaminacyjna sprawdza, czy kandydat spełnia wymagania konieczne do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.  4. W przypadku niespełnienia wymagań lub nieprzedstawienia dowodu uiszczenia opłaty za egzamin, komisja egzaminacyjna wzywa kandydata do uzupełnienia braków w terminie 7 dni, a w przypadku bezskutecznego upływu terminu zwraca przedłożone dokumenty.  5. Jeżeli wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia przewidują egzamin praktyczny, taki egzamin przeprowadza się na statku, którego rodzaj i wyposażenie pozwoli na sprawdzenie wiedzy i umiejętności wymaganych dla dokumentu kwalifikacyjnego, którego ma dotyczyć egzamin, z tym że w przypadku egzaminu na:  1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana lub szczególne zezwolenie na uprawianie żeglugi z pomocą radaru - egzamin może zostać przeprowadzony również na symulatorze, który uzyskał zatwierdzenie, o którym mowa w art. 36k, do tego rodzaju egzaminu;  2) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta do wykonywania szczególnych operacji - egzamin może zostać przeprowadzony również na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.  .  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| 4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów dotyczących egzaminów praktycznych, o których mowa w ust. 3  niniejszego artykułu, określających szczególne kompetencje i warunki, które mają być sprawdzane podczas egzaminów praktycznych, jak również minimalne wymogi dotyczące jednostek pływających, na których mogą  odbywać się egzaminy praktyczne. | N | ND | ND |
| Art. 18 | Egzamin pod nadzorem organu administracyjnego.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. a), były organizowane pod ich nadzorem. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy te przeprowadzali egzaminatorzy, którzy posiadają kwalifikacje do oceniania kompetencji i odpowiadającej im wiedzy oraz umiejętności, o których mowa w art. 17 ust. 1.  2. Państwa członkowskie wydają świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego wnioskodawcom, którzy zdali egzamin praktyczny, o którym mowa w art. 17 ust. 3, w przypadku gdy taki egzamin odbył się na symulatorze zgodnym z art. 21 oraz w przypadku gdy wnioskodawca zwrócił się o takie świadectwo.  3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory świadectw potwierdzających zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z  procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.  4. Państwa członkowskie uznają, bez dalszych wymogów lub ocen, świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2, które zostały wydane przez właściwe organy w innych państwach członkowskich. | T | Art. 1 pkt 10 projektu | **Art. 36c.** 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:  1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie - w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4 oraz art. 35a ust. 1;  2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej - w celu uzyskania przez egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, pkt 3 i 5;  3) jednostkę edukacyjną - w przypadku egzaminów organizowanych w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.  2. Przewodniczących komisji i zastępców przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.  Art. 36d. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej prowadzi listę egzaminatorów z podziałem na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne.  2. Lista egzaminatorów, o której mowa w ust. 1, jest jawna i zawiera:  1) imię i nazwisko egzaminatora;  2) zakres uprawnień egzaminacyjnych.  3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje listę egzaminatorów na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.  4. Osoba ubiegająca się o wpis na listę egzaminatorów:  1) posiada wiedzę i doświadczenie pozwalające na ocenę wiedzy i umiejętności, określonych w wymaganiach egzaminacyjnych dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;  2) nie może być skazana prawomocnym wyrokiem sądu za:  a) przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,  b) przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,  c) prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, lub  d) przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu.  5. Osoba ubiegająca się o wpis na listę egzaminatorów składa wniosek do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej za pośrednictwem dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.  6. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, zawiera:  1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) adres zamieszkania;  3) informacje o posiadanej wiedzy i doświadczeniu, o której mowa w ust. 4 pkt 1;  4) informacje o posiadanych dokumentach kwalifikacyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej lub morskiej,  5) informację o posiadanym wykształceniu,  6) żądanie wniosku, w tym określenie dokumentów kwalifikacyjnych, których ma dotyczyć wpis.  7. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się:  1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 1;  2) oświadczenie wnioskodawcy, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, o których mowa w ust. 4 pkt 2. Oświadczenie wnioskodawcy zawiera imię i nazwisko wnioskodawcy oraz jego podpis.  8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 60 dni, od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku, sporządza opinię w zakresie spełnienia przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i przekazuje ją do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem i dokumentami, o których mowa w ust.7.  9. Opinia, o której mowa w ust 8, zawiera informacje o wnioskodawcy zawarte w ust. 6 pkt 1 i 2.  10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, dokonuje oceny spełnienia przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4, w oparciu o dokumenty, o których mowa w ust. 7. Wpis na listę egzaminatorów następuje na podstawie pozytywnej oceny.  11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wpisania na listę egzaminatorów, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 4.  12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej skreśla egzaminatora z listy egzaminatorów:  1) na wniosek egzaminatora;  2) w przypadku śmierci egzaminatora;  3) w drodze decyzji, w przypadku, gdy egzaminator:  a) przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2,  b) dopuścił się rażącego naruszenia obowiązków związanych z pełnioną przez niego funkcją, wynikających z regulaminu działania komisji egzaminacyjnej, o którym mowa w art. 37 ust. 1 pkt 8.  13. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przechowuje dane osobowe egzaminatorów przez okres 5 lat, od dnia skreślenia egzaminatora z listy egzaminatorów.  Art. 36e. 1. Osoba ubiegająca się o przystąpienie do egzaminu składa - we właściwej komisji egzaminacyjnej - pisemny wniosek w tej sprawie wraz z potwierdzonymi kopiami dokumentów, stwierdzającymi spełnienie wymagań do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin, natomiast przed przystąpieniem do egzaminu przedstawia dowód uiszczenia opłaty za egzamin.  2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:  1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;  2) adres zamieszkania;  3) żądanie wniosku, w tym określenie rodzaju dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.  3. Przed przystąpieniem kandydata do egzaminu komisja egzaminacyjna sprawdza, czy kandydat spełnia wymagania konieczne do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.  4. W przypadku niespełnienia wymagań lub nieprzedstawienia dowodu uiszczenia opłaty za egzamin, komisja egzaminacyjna wzywa kandydata do uzupełnienia braków w terminie 7 dni, a w przypadku bezskutecznego upływu terminu zwraca przedłożone dokumenty.  5. Jeżeli wymagania egzaminacyjne dla uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia przewidują egzamin praktyczny, taki egzamin przeprowadza się na statku, którego rodzaj i wyposażenie pozwoli na sprawdzenie wiedzy i umiejętności wymaganych dla dokumentu kwalifikacyjnego, którego ma dotyczyć egzamin, z tym że w przypadku egzaminu na:  1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana lub szczególne zezwolenie na uprawianie żeglugi z pomocą radaru - egzamin może zostać przeprowadzony również na symulatorze, który uzyskał zatwierdzenie, o którym mowa w art. 36k, do tego rodzaju egzaminu;  2) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta do wykonywania szczególnych operacji - egzamin może zostać przeprowadzony również na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.  6. Nie może być egzaminowana osoba:  1) niespełniająca wymagań koniecznych do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin, w szczególności dotyczących posiadania odpowiedniej praktyki pływania;  2) w stosunku, do której wydano decyzję, o której mowa w art. 36g ust. 7 - w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;  3) nieposiadająca dokumentu tożsamości;  4) która znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub odmówiła poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 7.  7. W przypadku, podejrzenia, że osoba przystępująca do egzaminu znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu ustawy, Przewodniczący komisji wzywa organy uprawnione do przeprowadzenia badania osoby egzaminowanej w celu ustalenia w jej organizmie zawartości alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.  8. Badanie, o którym mowa w ust. 7, przeprowadza się na miejscu.  9. O wyniku badania, o którym mowa w ust. 7, organ uprawniony niezwłocznie informuje Przewodniczącego komisji.  10. Na okoliczność nieprzystąpienia osoby do egzaminu z powodu, o którym mowa w ust. 6, Przewodniczący komisji sporządza notatkę, którą załącza się do akt sprawy.  11. Notatka, o której mowa w ust. 10, sporządzona na okoliczność, o której mowa w ust. 4 pkt 4, sporządza się wyłącznie na potrzeby komisji egzaminacyjnej i przechowuje przez okres 5 lat. Notatka ta nie może być udostępniana innym osobom lub podmiotom, o ile uprawnienie takie nie wynika z odrębnych przepisów.  12. Egzaminator nie przeprowadza egzaminu dla osoby, z którą pozostaje w stosunkach prawnych, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052), lub wobec której, z innych przyczyn występuje konflikt interesu.  13. Komisja egzaminacyjna wydaje zaświadczenie o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, wskazując w nim nazwę dokumentu, którego dotyczył egzamin.  14. Komisja egzaminacyjna, na wniosek osoby, która zdała egzamin praktyczny, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, wydaje świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, zgodne ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1.  15. Uznaje się świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o którym ust. 4 pkt 1, wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej. |
| 5. W przypadku egzaminów pisemnych lub egzaminów komputerowych egzaminatorzy, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpieni przez wykwalifikowane osoby nadzorujące. | N | ND | ND |
| 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminatorzy i wykwalifikowane osoby nadzorujące, o których mowa w niniejszym rozdziale, byli wolni od konfliktów interesów. | T | Art. 1 pkt 10 projektu | **Art. 36e.**12. Egzaminator nie przeprowadza egzaminu dla osoby, z którą pozostaje w stosunkach prawnych, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 i 1491), lub wobec której, z innych przyczyn występuje konflikt interesu. |
| Art. 19 | Zatwierdzanie programów szkolenia.  1. Państwa członkowskie mogą ustanowić programy szkolenia dla osób, o których mowa w art. 4, 5 i 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby takie programy szkolenia prowadzące do uzyskania dyplomów lub świadectw  wykazujących zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, były zatwierdzane przez właściwe organy państw członkowskich, na których terytorium prowadzi swoje programy szkolenia odpowiednia  instytucja edukacyjna lub szkoleniowa.  Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena jakości programów szkolenia oraz zapewnienie ich jakości były zapewniane przez stosowanie krajowej lub międzynarodowej normy jakości zgodnie z art. 27 ust. 1.  2. Państwa członkowskie mogą zatwierdzać programy szkolenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu,  wyłącznie jeżeli:  a) cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury, w tym również wykorzystanie symulatorów, w stosownych przypadkach, oraz materiały szkoleniowe są prawidłowo udokumentowane i  umożliwiają kandydatom osiągnięcie standardów kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1;  b) programy oceny odpowiednich kompetencji są realizowane przez wykwalifikowane osoby wykazujące  dogłębną znajomość programu szkolenia;  c) egzamin sprawdzający zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, jest przeprowadzany przez wykwalifikowanych egzaminatorów, którzy są wolni od konfliktów interesów.  3. Państwa członkowskie uznają wszelkie dyplomy lub świadectwa przyznane po zakończeniu programów szkolenia zatwierdzanych przez inne państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.  4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają swoje zatwierdzenie programów szkolenia, które nie spełniają już kryteriów określonych w ust. 2.  5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych programów szkolenia, jak również wszelkich programów szkolenia, których zatwierdzenie zostało odwołane lub zawieszone. Komisja publicznie udostępnia te informacje. W wykazie podaje się nazwę programu szkolenia, tytuły przyznawanych dyplomów lub świadectw, organ przyznający dyplom lub świadectwo, rok wejścia w życie zatwierdzenia, jak również odpowiednie kwalifikacje i wszelkie szczególne zezwolenia, do których dyplom lub świadectwo zapewniają dostęp. | T | Art. 1 pkt 10 projektu | **Art. 36i. 1.**  Szkolenia, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 4, prowadzone są przez jednostki edukacyjne.  2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe, prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami dotyczącymi kompetencji, określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.  3. Jednostkę edukacyjną uznaje się, na jej wniosek, jeżeli:  1) cele szkolenia, treści dydaktyczne, wyposażenie i sprzęt dydaktyczny, metody, formy prowadzenia zajęć, procedury, w tym również w stosownych przypadkach wykorzystywane symulatory, oraz materiały szkoleniowe umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności, określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych, objętych uznaniem;  2) posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą znajomość zagadnień objętych programem szkolenia, zdolną do przeprowadzania egzaminów, o których mowa w art. 36c ust. 1 pkt 3;  3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością, obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów.  4. Do wniosku o uznanie dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności:  1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym wnioskiem;  2) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością;  3) informację dotyczącą kadry dydaktycznej;  4) programy szkoleń zgłoszone do uznania, zawierające szczegółowe cele szkolenia;  5) opis wewnętrznego systemu oceniania oraz metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji, w tym egzaminów praktycznych;  6) opis bazy dydaktycznej oraz wykaz wyposażenia wykorzystywanego do prowadzenia szkoleń objętych wnioskiem;  7) zatwierdzenie dla symulatora, jeżeli przewiduje się przeprowadzanie egzaminów praktycznych na symulatorze;  8) wzory dyplomów lub świadectw wydanych po zakończeniu programu szkolenia.  5. Do wniosku załącza się również, w przypadku:  1) uczelni:  a) kopię statutu uczelni i regulaminu studiów,  b) kopię dokumentu stanowiącego podstawę prowadzenia kształcenia na studiach na określonym kierunku;  2) szkoły ponadpodstawowej:  a) kopię aktu założycielskiego i statutu szkoły,  b) kopię zaświadczenia o wpisie do ewidencji szkół i placówek niepublicznych prowadzonej przez jednostkę samorządu terytorialnego - w przypadku szkół niepublicznych zakładanych przez osoby prawne i fizyczne.  6. Oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3, dokonuje komisja powołana w tym celu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.  7. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, wchodzą w szczególności osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej lub w zakresie kształcenia.  8. Do komisji, o której mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może powoływać ekspertów zewnętrznych.  9. Komisja, o której mowa w ust. 2, dokonuje oceny wniosku i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 1 pkt 1, mającą na celu weryfikację ich zgodności ze stanem faktycznym.  10. Uznanie, o którym mowa w ust. 2, potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania, zawierającego wykaz zatwierdzonych programów szkoleń objętych uznaniem.  11. Certyfikat uznania, o którym mowa w ust. 10, wydaje się na okres 5 lat i może on zostać odnowiony, na wniosek, przed upływem tego terminu.  12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, uznania, jeżeli jednostka edukacyjna nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3.  13. Do odnowienia uznania jednostki edukacyjnej stosuje się przepisy o uznaniu.  14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz uznanych jednostek edukacyjnych wraz z zakresem zatwierdzonych szkoleń oraz szkoleń, dla których zawieszono lub cofnięto uznanie, na podstawie art. 36j ust. 5 i 6 i przekazuje go Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.  15. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 14, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.  16. Za uznanie jednostki edukacyjnej oraz odnowienie uznania pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy  17. Uznaje się dyplomy i świadectwa wydane po ukończeniu szkolenia prowadzonego na podstawie uznanego przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej programu szkolenia.  **Art. 36j.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad jednostkami edukacyjnymi w zakresie zgodności prowadzonych przez nie szkoleń z przepisami ustawy oraz z wymaganiami dyrektywy 2017/2397 poprzez dokonywanie kontroli:  1) na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej;  2) doraźnej - w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.  2. W ramach prowadzonych kontroli, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych.  3. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z udziałem w pracach komisji, o której mowa w art. 36i ust. 6 lub w związku z prowadzoną kontrolą, o której mowa w ust. 1, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.  4. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się sprawozdanie, które zawiera w szczególności ustalenia stanu faktycznego, a także informacje o nieprawidłowościach, jeżeli zostały one stwierdzone.  5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli doraźnej zostały stwierdzone nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:  1) zawiesza uznanie, na okres nie krótszy niż 3 miesiące, jeżeli stwierdzone nieprawidłowości stanowią zagrożenie dla zakładanych efektów szkolenia;  2) cofa uznanie, jeżeli jednostka edukacyjna nie podjęła działań korygujących w zakresie usunięcia nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia uznania.  6. Nie wydaje się decyzji, o której mowa odpowiednio w ust. 5 pkt 1 lub 2, jeżeli do czasu jej wydania jednostka edukacyjna wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tej decyzji.  7. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek jednostki edukacyjnej, jeżeli wykaże ona, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszeniu uznania.  8. Niezależnie od ust. 5, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, uznanie również w przypadku, gdy jednostka edukacyjna uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny zgodności prowadzonych szkoleń z wymaganiami, o których mowa w art. 36i ust. 3.  9. W okresie zawieszenia uznania nie mogą być rozpoczynane nowe szkolenia objęte zawieszeniem. Dokończenie trwających szkoleń jest możliwe jedynie pod warunkiem przedstawienia doraźnego rozwiązania umożliwiającego ich prawidłowe ukończenie  10. Od dnia cofnięcia uznania jednostka edukacyjna nie może rozpocząć nowego szkolenia, a aktualnie prowadzone szkolenia będą dokańczane pod ścisłym nadzorem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.  11. Jednostka edukacyjna, której cofnięto uznanie, może złożyć ponowny wniosek o uznanie nie wcześniej niż po upływie roku od dnia w którym decyzja o cofnięciu uznania stała się ostateczna. |
| Art. 20 | Ocena kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.  1. Państwa członkowskie, które identyfikują na swoich terytoriach odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia w rozumieniu art. 9 ust. 1, określają dodatkowe kompetencje wymagane od  kapitanów uprawiających żeglugę na tych odcinkach śródlądowych dróg wodnych oraz określają środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów. W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do celów zapewnienia bezpieczeństwa, konsultują się w trakcie procesu identyfikacji tych kompetencji z odpowiednią europejską komisją rzeczną.  Biorąc pod uwagę kompetencje wymagane dla żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów mogą  obejmować:  a) ograniczoną liczbę rejsów, które należy odbyć na danym odcinku;  b) egzamin przeprowadzany na symulatorze;  c) egzamin w postaci testu wielokrotnego wyboru;  d) egzamin ustny; lub  e) połączenie środków, o których mowa w lit. a)–d).  Przy stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie stosują obiektywne, przejrzyste, niedyskryminujące i  proporcjonalne kryteria.  2. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają, aby zostały wprowadzone procedury oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń oraz zapewniają, aby zostały publicznie udostępnione narzędzia ułatwiające kapitanom uzyskanie wymaganej kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.  3. Państwo członkowskie może przeprowadzać oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń związanych z odcinkami śródlądowych dróg wodnych położonych w innym państwie członkowskim w oparciu o wymogi ustanowione dla tego odcinka śródlądowej drogi wodnej zgodnie z ust. 1, pod warunkiem uzyskania zgody państwa członkowskiego, w którym położony jest odcinek śródlądowej drogi wodnej. W takim przypadku to państwo członkowskie zapewnia państwu członkowskiemu przeprowadzającemu ocenę niezbędne  środki umożliwiające mu przeprowadzenie takiej oceny. Państwa członkowskie uzasadniają każdą odmowę udzielenia zgody w oparciu o obiektywne i proporcjonalne powody. | N | ND | Uprawnienie o charakterze fakultatywnym dla p.cz. Polska od 2014 r. zrezygnowała z klasyfikowania swoich odcinków dróg wodnych jako odcinki o szczególnym zagrożeniu, na których uprawianie żeglugi wymagałoby dodatkowych kwalifikacji, tym samym nie ma podstaw do określania dodatkowych kompetencji. |
| Art. 21 | Stosowanie symulatorów.  1. Symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji są zatwierdzane przez państwa członkowskie.  Zatwierdzenie takie jest wydawane na wniosek po wykazaniu, że symulator spełnia standardy dla symulatorów ustanowione w drodze aktów delegowanych, o których mowa w ust. 2. W zatwierdzeniu określa się, która  konkretna ocena kompetencji jest dozwolona na danym symulatorze.  2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, określających minimalne wymogi funkcjonalne i techniczne oraz procedury administracyjne w tym zakresie w celu zapewnienia, aby  symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji były projektowane w sposób umożliwiający weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 17 ust. 3.  3. Państwa członkowskie uznają symulatory zatwierdzone przez właściwe organy w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 1 bez dalszych wymogów technicznych lub ocen.  4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają zatwierdzenie symulatorów, które nie spełniają już standardów,  o których mowa w ust. 2.  5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych symulatorów. Komisja publicznie udostępnia  te informacje.  6. Państwa członkowskie zapewniają, aby dostęp do symulatorów do celów oceny był niedyskryminacyjny. | T | Art. 1 ust. 10 projektu | **Art. 36k.** 1. Symulator, na którym ma się odbywać egzamin, o którym mowa w art. 36e ust. 4 pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie.  2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora, przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego miejscowo ze względu na lokalizację symulatora, po wykazaniu, że symulator spełnia standardy określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.  3. Przy dokonywaniu oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych, a także uwzględniać przedstawiane ekspertyzy.  4. W zatwierdzeniu określa się egzaminy, które mogą być przeprowadzane na symulatorze.  5. Zarządca symulatora zapewnia niedyskryminacyjne zasady dostępu do symulatora.  6. Uznaje się, bez konieczności dokonywania oceny spełnienia wymagań, symulatory, które uzyskały zatwierdzenie przez właściwy organ innego państwa członkowskiego.  7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza kontrolę w tym zakresie.  8. W ramach prowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 7, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych.  9. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty przejazdu i pobytu ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z dokonywaniem oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3 lub kontrolą, o której mowa w ust. 7, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.  10. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się sprawozdanie, które zawiera w szczególności ustalenia stanu faktycznego, a także informacje o nieprawidłowościach, jeżeli zostały one stwierdzone.  11. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji:  1) zawiesza, na okres nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 12 miesięcy, zatwierdzenie symulatora, który przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2;  2) cofa zatwierdzenie symulatora jeżeli zarządca symulatora w okresie zawieszenia nie usunął nieprawidłowości będących podstawą do zawieszenia zatwierdzenia.  12. Nie wydaje się decyzji, o której mowa odpowiednio w ust. 11 pkt 1 lub 2, jeżeli do czasu jej wydania zarządca symulatora wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tej decyzji.  13. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 11 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek zarządcy symulatora, jeżeli wykaż on, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszeniu zatwierdzenia symulatora.  14. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, zatwierdzenie symulatora, jeżeli zarządca symulatora uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie kontroli w stopniu niepozwalającym na dokonanie rzetelnej oceny spełniania przez symulator wymagań, o których mowa w ust. 2.  15. W okresie zawieszenia zatwierdzenia symulatora na symulatorze nie mogą odbywać się egzaminy.  16. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informację o zatwierdzeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zatwierdzenia symulatora.  17. Informacja, o której mowa w ust. 17, zawiera w szczególności:  1) określenie egzaminów, które mogą być przeprowadzane na symulatorze;  2) imię i nazwisko operatora symulatora;  3) nazwę zatwierdzonego programu szkolenia - w przypadku, gdy symulator jest wykorzystywany w ramach tego programu szkolenia;  4) nazwę organu wydającego unijne świadectwo kwalifikacji, szczególne zezwolenia lub świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego.  18. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz zatwierdzonych symulatorów zawierający informacje, o których mowa w ust. 17, i przekazuje go do Komisji Europejskiej oraz każdą jego zmianę.  19. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 18, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę |
| Art. 22 | Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie rejestrowali praktykę pływania, o której mowa w art. 11 ust. 1 lit. b), oraz odbyte rejsy, o których mowa w art. 20 ust. 1, w żeglarskiej książeczce pracy, o której mowa w  ust. 6 niniejszego artykułu, lub w żeglarskiej książeczce pracy uznanej zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.  Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, gdy państwa członkowskie stosują art. 7 ust. 1 lub art. 39 ust. 2, obowiązek określony w akapicie pierwszym niniejszego ustępu ma zastosowanie tylko jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwróci się o zarejestrowanie. | T | Art. 1 pkt 14 projektu  Nd. | Art. 39a. 1. Kierownik statku zobowiązany jest do dokonywania w swojej żeglarskiej książeczce pracy oraz w żeglarskich książeczkach pracy członków załogi statku wpisów, dotyczących danych o statku i zatrudnieniu na statku, w tym zamustrowania i wymustrowania, oraz dotyczących praktyki pływania.  2. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać starannie, pismem czytelnym, bez używania skrótów. Wpisanych wyrazów nie wolno przerabiać lub czynić nieczytelnymi. Omyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego wyrazu, w sposób pozwalający na odczytanie pierwotnego tekstu, i wpisanie prawidłowego wyrazu.  3. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Wpisów dotyczących zakończenia podróży należy dokonać najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnej podróży. |
| 2. Państwa członkowskie zapewniają, jeżeli wystąpi o to członek załogi, aby ich właściwe organy - po sprawdzeniu autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających - zatwierdzały w żeglarskiej  książeczce pracy dane dotyczące praktyki pływania i rejsów odbytych w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy przed złożeniem wniosku. | T | Art. 1 pkt 14 projektu | Art. 39a. 4. W celu zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, posiadacz żeglarskiej książeczki pracy powinien wystąpić z wnioskiem o ich weryfikację, w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonym od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.  4. Zatwierdzenia, na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności, dokonuje dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. |
| W przypadku wprowadzenia narzędzi elektronicznych, w tym elektronicznych żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, w tym również odpowiednich procedur zabezpieczających autentyczność tych dokumentów, odpowiednie dane można zatwierdzać bez przeprowadzania dodatkowych procedur. | N | Nd. |  |
| Uwzględnia się praktykę pływania, która została uzyskana na którychkolwiek śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, których cieki wodne nie znajdują się w całości na terytorium Unii, uwzględnia się również praktykę pływania uzyskaną na odcinkach położonych poza terytorium Unii. | T | Art. 1 pkt 14 projektu | Art. 39a.5. Zatwierdzeniu podlega praktyka pływania, która została uzyskana na terytorium państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, zatwierdza się również praktykę pływania uzyskanych na odcinkach położonych poza tym terytorium. |
| 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby rejsy jednostek pływających, o których mowa w art. 2 ust. 1, były rejestrowane w dzienniku pokładowym, o którym mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, lub w dzienniku pokładowym  uznanym zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3. | T | Art. 1 pkt 14 projektu | Art. 39b. 1. Statek powinien posiadać dziennik pokładowy. |
| 4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, biorąc pod uwagę informacje wymagane do wdrożenia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do  identyfikacji osoby, jej praktyki pływania i odbytych rejsów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.  Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja uwzględnia fakt, że dziennik pokładowy jest również wykorzystywany w ramach wdrażania dyrektywy Rady 2014/112/UE 14) na potrzeby weryfikacji wymogów dotyczących składu załogi oraz rejestrowania rejsów jednostek pływających. | N | Nd. | Nd. |
| 5. Do dnia 17 stycznia 2026 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę dotyczącą zabezpieczonych przed fałszowaniem elektronicznych żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych i legitymacji zawodowych zawierających unijne świadectwa kwalifikacji w żegludze śródlądowej. | N | Nd. |  |
| 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi posiadali jednolitą aktywną żeglarską książeczkę pracy oraz aby na jednostkach pływających znajdował się jednolity aktywny dziennik pokładowy. | T | Art. 1 pkt 14 projektu | Art. 38. 1. Członek załogi statku jest obowiązany posiadać żeglarską książeczkę pracy albo dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzające przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej.  2. Żeglarską książeczkę pracy wydaje się dla osoby posiadającej wyłącznie kwalifikacje kapitana żeglugi śródlądowej, pozostałym osobą wydaje się dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.  Art. 39b. 1. Statek powinien posiadać dziennik pokładowy. |
| Art. 23 | Stan zdrowia.  1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji wykazali się odpowiednim stanem zdrowia, przedstawiając właściwemu organowi ważne orzeczenie  lekarskie wydane przez przedstawiciela zawodu medycznego, zatwierdzonego przez właściwy organ, po pomyślnym przeprowadzeniu badania stanu zdrowia.  2. Wnioskodawcy przedstawiają orzeczenia lekarskie właściwemu organowi ubiegając się o:  a) swoje pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  b) swoje unijne świadectwo kwalifikacji kapitana;  c) przedłużenie ważności swojego unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej, w przypadku gdy spełnione są warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu.  Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji nie mogą być wystawione wcześniej niż trzy miesiące przed datą wystąpienia o unijne świadectwo kwalifikacji.  3. Po ukończeniu 60. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 nie rzadziej niż co pięć lat. Po ukończeniu 70. roku życia  posiadacz tego świadectwa musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 co dwa lata.  4. Państwa członkowskie zapewniają, aby pracodawcy, kapitanowie i organy państw członkowskich mogli wymagać od członków załogi pokładowej wykazania się odpowiednim stanem zdrowia zgodnie z ust. 1 w każdym  przypadku, gdy istnieją obiektywne przesłanki, że członek załogi pokładowej nie spełnia już wymogów dotyczących stanu zdrowia, o których mowa w ust. 6.  5. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia wnioskodawcy, państwa członkowskie mogą wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom  bezpieczeństwa żeglugi. W takim przypadku tego rodzaju środki łagodzące i ograniczenia związane ze stanem zdrowia wymienia się w unijnym świadectwie kwalifikacji zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3.  6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w oparciu o zasadnicze wymogi dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w załączniku III, w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących stanu zdrowia określających wymogi w zakresie stanu zdrowia, w szczególności w odniesieniu do badań, które przedstawiciele zawodu medycznego muszą przeprowadzić, kryteriów, które muszą stosować, aby stwierdzić zdolność do pracy, a także wykazu ograniczeń i środków łagodzących. | T | Art. 1 pkt 9, 10 i 11 projektu | art. 36 otrzymuje brzmienie:  „Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa odpowiednio w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5 może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:  a) praktykanta - 15 lat,  b) młodszego marynarza - 16 lat,  c) marynarza - 17 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  **Art. 36b.** 1. Członek załogi statku musi posiadać stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej.  2. Świadectwo zdrowia, uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej, wydaje lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655), po dokonaniu oceny stanu zdrowia.  3. Odpowiedni stan zdrowia, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która sprawiałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do wykonania którejkolwiek z następujących czynności:  1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,  2) pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie, lub  3) właściwego postrzegania otoczenia.  4. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy stanu zdrowia określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.  5. W przypadku, gdy stan zdrowia nie jest w pełni odpowiedni do zakresu pracy, na statkach żeglugi śródlądowej, lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.  6. Świadectwo zdrowia niezbędne do wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji oraz wydania lub przedłużenia unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana powinno być wydane nie wcześniej niż na 3 miesiące przed złożeniem wniosku odpowiednio o wydanie, lub przedłużenie ważności dokumentu kwalifikacyjnego.  7. Świadectwa zdrowia wydaje się na okres nie dłuższy niż 15 lat, z tym że 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.  8. W przypadku podejrzenia, że u członka załogi statku wystąpiły okoliczności mogące wskazywać że członek załogi statku nie spełnia wymagań dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej:  1) armator lub kierownik statku, na którym członek załogi statku jest zatrudniony,  2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji,  - może, skierować członka załogi na badania doraźne.  9. Za okoliczności, o których mowa w ust. 8 uznaje się w szczególności spowodowanie wypadku w żegludze śródlądowej, udział w wypadku w żegludze śródlądowej, który mógł spowodować doznanie uszczerbku na zdrowiu, a także stwierdzenie, że członek załogi statku wykonywał swoje obowiązki w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.  10. Badania doraźne przeprowadza się w celu określenia zdolności lub niezdolności do pracy na statkach żeglugi śródlądowej w związku z podejrzeniem wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 8.  11. Po przeprowadzeniu badań doraźnych lekarz, o którym mowa w ust. 2, wydaje dokument potwierdzający zdolność lub niezdolność do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.  Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej  **Art. 37.**  2. 2. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb uznawania osób za zdolne albo niezdolne do wykonywania określonej pracy na statkach żeglugi śródlądowej oraz szczegółowy tryb wydawania świadectwa zdrowia, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania odpowiedniego stanu zdrowia.”; |
| Art. 24 | Ochrona danych osobowych.  1. Państwa członkowskie przetwarzają dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z prawem unijnym dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2016/679.  2. Komisja przetwarza dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001. | N |  |  |
| 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe były przetwarzane wyłącznie w celu:  a) wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy;  b) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do bazy danych, o której mowa w art. 25, a Komisją;  c) opracowywania statystyk.  Zanonimizowane informacje uzyskane w oparciu o takie dane można wykorzystywać do wspierania polityk propagujących śródlądowy transport wodny.  4. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4 i 5, i których dane osobowe, w szczególności dane dotyczące zdrowia, są przetwarzane w rejestrach, o których mowa w art. 25 ust. 1, oraz w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2, były uprzednio o tym fakcie informowane. Państwa członkowskie przyznają takim osobom dostęp do ich danych osobowych, oraz na żądanie takich osób w każdym czasie  przekazują im kopię tych danych. |  | Art. 1 pkt 5 lit b i pkt 10 projektu | W art. 11a dodaje się ust. 5 -9 w brzmieniu:  5. W zakresie informacji gromadzonych w bazie danych statków dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych stosuje się 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 100, str. 1).  6. Informacje, o których mowa w ust. 5, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu:  1) wdrażania, egzekwowania i oceny 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), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”, w tym funkcjonowania systemu zarządzania jakością, o którym mowa w art. 9b;  2) wymiany informacji pomiędzy organami posiadającymi dostęp do unijnej bazy danych, o której mowa w art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397, a Komisją Europejską;  3) opracowywania przez organy administracji żeglugi śródlądowej statystyk dotyczących w szczególności ilości wydawanych lub przedłużanych dokumentów kwalifikacyjnych, a także ważności tych dokumentów.  7. Cel, o którym mowa w ust. 6 pkt 3, organy administracji żeglugi śródlądowej realizują po anonimizacji danych osobowych.  8. Dane osobowe, o których mowa w ust. 6, 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 . Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają niezwłocznie usunięte.  9. Informacje statystyczne, o których mowa w ust. 6 pkt 3, mogą być wykorzystywane w celu wspierania działań promujących śródlądowy transport wodny  Art. 36h. 3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje osobę, której dane osobowe będą przetwarzane w bazie, o której mowa w ust. 1 o tym fakcie, a także zapewnia dostęp takiej osobie do dotyczących go danych i możliwość uzyskania kopii tych danych. |
| Art. 25 | Rejestry.  1. Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie prowadzą rejestry unijnych świadectw  kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych pod ich nadzorem zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz, w stosownych przypadkach, dokumentów uznanych na podstawie art. 10 ust. 2, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszone lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły.  W przypadku unijnych świadectw kwalifikacji rejestry zawierają dane podane w unijnych świadectwach kwalifikacji oraz nazwę organu wydającego. W przypadku książeczek żeglarskich rejestry zawierają imię i nazwisko posiadacza oraz jego numer identyfikacyjny, numer identyfikacyjny żeglarskiej książeczki pracy, datę wydania oraz nazwę organu wydającego. W przypadku dzienników pokładowych rejestry zawierają nazwę jednostki pływającej, europejski numer identyfikacyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.  Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełniania informacji w rejestrach żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych o inne informacje wymagane według wzorów żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych przyjętych na podstawie art. 22 ust. 4, aby jeszcze bardziej ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi.  2. Na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, w celu zachowania bezpieczeństwa, ułatwienia żeglugi, jak również do celów statystycznych oraz aby ułatwić wymianę informacji między organami  wdrażającymi niniejszą dyrektywę, państwa członkowskie rzetelnie i niezwłocznie rejestrują w bazie danych prowadzonej przez Komisję dane dotyczące świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, o których mowa w ust. 1.  Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 ustalających standardy określające cechy takiej bazy danych oraz warunki korzystania z niej, w szczególności w celu sprecyzowania:  a) instrukcji dotyczących kodowania danych w bazie danych;  b) praw dostępu użytkowników, zróżnicowanych w stosownych przypadkach według rodzaju użytkowników, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystywania danych;  c) maksymalnego czasu zatrzymywania danych zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach  zróżnicowanego w zależności od rodzaju dokumentu;  d) instrukcji dotyczących eksploatacji bazy danych i jej interakcji z rejestrami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.  3. Wszelkie dane osobowe zawarte w rejestrach, o których mowa w ust. 1, lub w bazie danych, o której mowa w ust. 2, przechowuje się nie dłużej, niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.  4. Komisja może udzielić dostępu do bazy danych organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do celów, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:  a) spełnione zostały wymogi art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001; oraz  b) to państwo trzecie lub ta organizacja międzynarodowa nie ograniczają państwom członkowskim ani Komisji dostępu do swojej odpowiedniej bazy danych. Komisja zapewnia, aby państwo trzecie ani organizacja międzynarodowa nie przekazywały tych danych innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej bez wyraźnej pisemnej zgody Komisji oraz na warunkach określonych przez Komisję. | T | Art. 1 pkt 5 lit a, pkt 10 i 14 oraz art. 3 projektu | w art. 11a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „2) dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszone lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły;",  Art. 36h. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków informacje o wydanych, przedłużonych, zawieszonych lub cofniętych dokumentach kwalifikacyjnych, a w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji informacje te rejestruje również w unijnej bazie danych prowadzonej przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.  2. Informacje, o których mowa w ust. 1 zawierają dane podane w dokumencie kwalifikacyjnym oraz nazwę organu wydającego.  3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej informuje osobę, której dane osobowe będą przetwarzane w bazie, o której mowa w ust. 1 o tym fakcie, a także zapewnia dostęp takiej osobie do dotyczących go danych i możliwość uzyskania kopii tych danych.  Art. 39. 4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje 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.  5. Informacje, o których mowa w ust. 4 obejmują w szczególności imię i nazwisko posiadacza oraz jego numer identyfikacyjny, numer identyfikacyjny żeglarskiej książeczki pracy, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.  Art. 39c.  10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w Bazie EHDB informacje o wydanych, wymienionych lub utraconych dziennikach pokładowych.  11. Informacje, o których mowa w ust. 4 zawierają w szczególności nazwę jednostki pływającej, europejski numer identyfikacyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.  **Art. 3. 1.** Baza informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, prowadzona zgodnie z art. 11a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, staje się bazą informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, o której mowa w art. 11a ustawy zmienianej w art. 1 niniejszej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.  2. Informacje wprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych zachowują ważność.  3. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie dostosowuje bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych do wymogów określonych w ustawie zmienianej w art. 1 niemniejszej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. |
| Art. 26 | Właściwe organy.  1. Państwa członkowskie wyznaczają w stosownych przypadkach właściwe organy, które:  a) organizują i nadzorują egzaminy, o których mowa w art. 18;  b) zatwierdzają programy szkolenia, o których mowa w art. 19;  c) zatwierdzają symulatory, o których mowa w art. 21;  d) wydają świadectwa, przedłużają ich ważność, zawieszają je lub cofają oraz wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 i 38, a także żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22;  e) zatwierdzają praktykę pływania w żeglarskich książeczkach pracy, o których mowa w art. 22;  f) określają, którzy przedstawiciele zawodu medycznego mogą wydawać orzeczenia lekarskie zgodnie z art. 23;  g) prowadzą rejestry, o których mowa w art. 25;  h) wykrywają i zwalczają oszustwa oraz inne niezgodne z prawem praktyki, o których mowa w art. 29.  2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych organach na swoim terytorium, które wyznaczyły zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia te informacje. | T | Art. 1 pkt 5 lit a, pkt 7, 9 11, 13 | Art. 36c. 1. Egzaminy z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności są przeprowadzane przez:  1) centralną komisję egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie - w celu uzyskania przez egzaminowanych unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4 oraz art. 35a ust. 1;  2) terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej - w celu uzyskania przez egzaminowanych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3 i 5, innych niż wymienione w pkt 1;  3) jednostkę edukacyjną - w przypadku egzaminów organizowanych w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.  Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 36c ust. 1 pkt 3 prowadzone są przez jednostki edukacyjne.  2. 2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe, prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami dotyczącymi kompetencji, określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.  Art. 36j.1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad jednostkami edukacyjnymi w zakresie zgodności prowadzonych przez nie szkoleń z przepisami ustawy oraz z wymaganiami dyrektywy 2017/2397 poprzez dokonywanie kontroli:  1) na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej;  2) doraźnej - w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem  Art. 36k. 1. Symulator, na którym ma się odbywać egzamin, o którym mowa w art. 36d ust 5. pkt 1, musi posiadać zatwierdzenie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.  2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora, przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego miejscowo ze względu na lokalizację symulatora, po wykazaniu, że symulator spełnia standardy określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.  Art. 35. 2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji jest:  1) unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;  2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji - eksperta w dziedzinie:  a) żeglugi pasażerskiej,  b) skroplonego gazu ziemnego;  3) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;  4) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;  5) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.  3. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.  8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w ust. 2, na wniosek posiadacza dokumentu, którego ważność wygasła lub wygaśnie.  Art. 35a.  4. Szczególne zezwolenia dla kapitana, o których mowa w ust. 1 wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.  Art. 39. 1. Żeglarską książeczkę pracy wydaje, na wniosek, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na czas nieokreślony.    Art. 39c. 1. Dziennik pokładowy wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek armatora statku.  Art. 39a. 2. W celu zatwierdzenia wpisów, o których mowa w ust. 1, posiadacz żeglarskiej książeczki pracy powinien wystąpić z wnioskiem o ich weryfikację, w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonym od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.  4. Zatwierdzenia, na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności, dokonuje dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.  Art. 36b. 1. Świadectwo zdrowia, uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej, wydaje lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655), po dokonaniu oceny stanu zdrowia.  w art. 11a (Polska Baza Danych Statków):  a) ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „2) 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;" |
| Art. 27 | 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie działania prowadzone przez podmioty rządowe i pozarządowe pozostające pod ich nadzorem związane ze szkoleniem i oceną kompetencji, a także z wydawaniem i aktualizowaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych były stale monitorowane poprzez system standardów jakości, aby zapewnić osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy.  2. Państwa członkowskie zapewniają, aby cele szkoleniowe i związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były wyraźnie zdefiniowane oraz określały poziomy wiedzy i umiejętności podlegające ocenie i sprawdzane zgodnie z niniejszą dyrektywą.  3. Państwa członkowskie zapewniają, aby – mając na uwadze polityki, systemy, kontrole i przeglądy wewnętrzne służące zapewnianiu jakości ustanowione na potrzeby zapewnienia osiągnięcia określonych celów – obszary stosowania standardów jakości obejmowały:  a)wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych;  b) wszystkie kursy i programy szkolenia;  c) egzaminy i oceny przeprowadzane przez każde państwo członkowskie lub pod jego nadzorem; oraz  d) kwalifikacje i doświadczenie wymagane od osób prowadzących szkolenie i egzaminatorów. |  | Art. 1 pkt 4 i 10 projektu, | Art. 9b. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej utrzymują system zarządzania jakością, obejmujący w szczególności polityki i kontrole wewnętrzne 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 celu zapewnienia zgodności z przepisami ustawy.  Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 4, prowadzone są przez jednostki edukacyjne.  2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe, prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami dotyczącymi kompetencji, określonymi w załączniku I przepisów wydanych na podstawie art. 17 ust. 1 dyrektywy 2017/2397, które uzyskały uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.3. Jednostkę edukacyjną uznaje się, na jej wniosek, jeżeli:  1) cele szkolenia, treści dydaktyczne, wyposażenie i sprzęt dydaktyczny, metody, formy prowadzenia zajęć, procedury, w tym również w stosownych przypadkach wykorzystywane symulatory, oraz materiały szkoleniowe +umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganej wiedzy i umiejętności, określonych dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych, objętych uznaniem;  2) posiada wykwalifikowaną kadrę wykazującą znajomość zagadnień objętych programem szkolenia, zdolną do przeprowadzania egzaminów, o których mowa w art. 36c ust. 1 pkt 3;  3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością, obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów,.  4. Do wniosku o uznanie dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 3, w tym w szczególności:  1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym wnioskiem;  2) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością;  3) informację dotyczącą kadry dydaktycznej;  4) programy szkoleń zgłoszone do uznania, zawierające szczegółowe cele szkolenia;  6) opis wewnętrznego systemu oceniania oraz metod sprawdzania wiedzy, umiejętności i oceny kompetencji, w tym egzaminów praktycznych;  7) opis bazy dydaktycznej oraz wykaz wyposażenia wykorzystywanego do prowadzenia szkoleń objętych wnioskiem;  8) zatwierdzenie dla symulatora, jeżeli przewiduje się przeprowadzanie egzaminów praktycznych na symulatorze;  9) wzory dyplomów lub świadectw wydanych po zakończeniu programu szkolenia.  6. Oceny spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 3 dokonuje komisja powołana w tym celu przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.  9. Komisja, o której mowa w ust. 2 dokonuje oceny wniosku i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 1 pkt. 1 mającą na celu weryfikację ich zgodność ze stanem faktycznym.  12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, uznania, jeżeli jednostka edukacyjna nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 3.  13. Do odnowienia uznania jednostki edukacyjnej stosuje się przepisy o uznaniu.  Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad jednostkami edukacyjnymi w zakresie zgodności prowadzonych przez nie szkoleń z przepisami ustawy oraz z wymaganiami dyrektywy 2017/2397 poprzez dokonywanie kontroli:  1) na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej;  2) doraźnej - w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem. |
| Art. 28 | 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy oceniały działania w zakresie nabywania i oceny kompetencji oraz administrowania unijnymi świadectwami kwalifikacji, żeglarskimi książeczkami pracy i dziennikami pokładowymi do dnia 17 stycznia 2037 r., a następnie nie rzadziej niż co dziesięć lat.  2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki ocen dokonywanych przez takie niezależne organy były należycie dokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki mające na celu usunięcie wszelkich braków stwierdzonych w wyniku niezależnej oceny. | T | Art. 1 pkt 10 projektu  Art. 6 ust. 1a ustawy o żegludze śródlądowej | Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad jednostkami edukacyjnymi w zakresie zgodności prowadzonych przez nie szkoleń z przepisami ustawy oraz z wymaganiami dyrektywy 2017/2397 poprzez dokonywanie kontroli:  1) na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej;  2) doraźnej - w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.  Art. 6a 1a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie uregulowanym w niniejszej ustawie. |
| Art. 29 | 1. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania oszustwom i innym niezgodnym z prawem praktykom z wykorzystaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.  2. Państwa członkowskie wymieniają z właściwymi organami innych państw członkowskich odpowiednie informacje na temat świadectw osób uczestniczących w eksploatacji jednostki pływającej, w tym również informacji o zawieszeniu i cofnięciu świadectw. Wymieniając te informacje, państwa członkowskie muszą w pełni przestrzegać zasad ochrony danych osobowych określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/679. | T | KPA – art. 7, 77  oraz  art. 1 pkt 5 projektu | Art. 7 W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.  Art. 77 § 1. Organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy.  w art. 11a:  a) ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  „2) 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;”,  b) dodaje się ust. 5 -7 w brzmieniu:  „5. W zakresie informacji gromadzonych w bazie danych statków dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych stosuje się 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 100, str. 1). |
| Art. 30 | Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. | T | Art. 61 ustawy o żegludze śródlądowej | Art. 61 Kto:  1) kieruje statkiem albo zajmuje stanowisko członka załogi statku, nie posiadając do tego właściwego dokumentu kwalifikacyjnego,  2) będąc członkiem załogi statku, nie posiada dokumentu potwierdzającego warunki zdrowia odpowiednie do zajmowanego stanowiska,  3) będąc członkiem załogi statku, nie posiada żeglarskiej książeczki pracy,  podlega karze grzywny. |
| Art. 31 | 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.  2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 oraz art. 25 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 16 stycznia 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.  3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w niniejszym artykule, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.  4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.  5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.  6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. | N | ND |  |
| Art. 32 | Akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem aktów przyjętych na podstawie art. 25, zawierają odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, pod warunkiem że: W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.  W przypadku gdy akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach delegowanych cały tekst tych standardów oraz dokonuje odpowiedniego wpisu lub aktualizacji danego odniesienia, wraz z datą rozpoczęcia stosowania w załączniku IV.  a)standardy te są dostępne i aktualne;  b)standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;  c)zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii. | N | ND |  |
| Art. 33 | 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Odniesienia do komitetu utworzonego na podstawie art. 7 dyrektywy 91/672/EWG, którą uchyla niniejsza dyrektywa, odczytuje się jako odniesienia do komitetu utworzonego na mocy niniejszej dyrektywy.  2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.  W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.  3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może zadecydować o zakończeniu procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie opinii. | N | ND |  |
| Art. 34 | Przyjmując akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4, Komisja zamieszcza odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, oraz określa datę rozpoczęcia ich stosowania, pod warunkiem że: W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.  W przypadku gdy akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach wykonawczych cały tekst tych standardów.  a) standardy te są dostępne i aktualne;  b) standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;  c) zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii. | N | ND |  |
| Art. 35 | 1. Komisja dokona oceny niniejszej dyrektywy wraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi, o których mowa w niniejszej dyrektywie, oraz przedłoży wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż w dniu 17 stycznia 2030 r.  2. Do dnia 17 stycznia 2028 r. każde państwo członkowskie udostępni Komisji informacje potrzebne do monitorowania wdrażania i oceny niniejszej dyrektywy, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi w odniesieniu do gromadzenia, formatu i treści informacji. | N | ND |  |
| Art. 36 | 1. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 i art. 25 ust. 1 i 2 do dnia 17 stycznia 2020 r.  Najpóźniej 24 miesiące po przyjęciu aktów delegowanych, o których mowa w art. 25 ust. 2, Komisja tworzy bazę danych przewidzianą w tym artykule.  2. Komisja przyjmie akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4 do dnia 17 stycznia 2020 r. | N | ND |  |
| Art. 37 | Dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 18 stycznia 2022 r.  Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy. | T | Art. 1 pkt 1 lit. a projektu | 1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy:  a) uchyla się pkt 5 i 7 |
| Art. 38 | 1. Patenty kapitanów wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz świadectwa, o których mowa w art. 1 ust. 6 dyrektywy 96/50/WE, a także licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., pozostają ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu.  Przed dniem 18 stycznia 2032 r. państwo członkowskie, które wydało patenty lub świadectwa, o których mowa w akapicie pierwszym, wydaje kapitanom, którzy posiadają takie patenty lub świadectwa, zgodnie ze wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, na ich wniosek, unijne świadectwo kwalifikacji, lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedłożenia przez kapitana wystarczającego dowodu w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).  2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w jak najszerszym zakresie, przyznane wcześniej uprawnienia, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.  3. Członkowie załogi, inni niż kapitanowie, którzy posiadają świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed dniem 18 stycznia 2022 r. lub którzy posiadają kwalifikacje uznawane w jednym lub większej liczbie państw członkowskich, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu. W tym okresie tacy członkowie załogi nadal mogą powoływać się na dyrektywę 2005/36/WE w odniesieniu do uznawania ich kwalifikacji przez organy innych państw członkowskich. Przed upływem tego okresu mogą oni wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedstawienia przez członków załogi wystarczających dowodów, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).  W przypadku gdy członkowie załogi, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, występują o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby wydane zostało świadectwo kwalifikacji, w odniesieniu do którego wymogi w zakresie kompetencji są podobne lub niższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione. Świadectwo, w odniesieniu do którego wymogi są wyższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione, jest wydawane wyłącznie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:  a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej;  b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej;  c) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1 080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.  Doświadczenie w żegludze jest wykazywane za pomocą żeglarskiej książeczki pracy, dziennika pokładowego lub innego dowodu.  Minimalne okresy praktyki pływania określone w akapicie drugim niniejszego ustępu lit. a), b) i c) można skrócić o maksymalnie 360 dni praktyki pływania, w przypadku gdy wnioskodawca posiada uznawany przez właściwy organ dyplom, który potwierdza odbycie przez wnioskodawcę specjalistycznego szkolenia w żegludze śródlądowej obejmującego praktykę w żegludze. Okres skrócenia minimalnego okresu praktyki pływania nie może przekraczać czasu trwania specjalistycznego szkolenia.  4. Żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., które zostały wydane zgodnie z przepisami innymi niż przepisy określone w niniejszej dyrektywie mogą pozostać aktywne przez maksymalnie dziesięć lat po dniu 18 stycznia 2022 r.  5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 dla członków załogi na promach, którzy posiadają krajowe świadectwa nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., takie świadectwa pozostają ważne na tych unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie 20 lat po tym dniu.  Przed upływem tego okresu tacy członkowie załogi mogą wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub o świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, pod warunkiem że przedstawią wystarczające dowody, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c). Ust. 3 akapity drugi i trzeci niniejszego artykułu stosuje się odpowiednio.  6. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 do dnia 17 stycznia 2038 r. państwa członkowskie mogą zezwolić, aby kapitanowie prowadzący statki morskie eksploatowane na określonych śródlądowych drogach wodnych posługiwali się świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami konwencji STCW, pod warunkiem że:  a) to działanie w zakresie żeglugi śródlądowej odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim; oraz  b) w dniu 16 stycznia 2018 r. państwo członkowskie uznawało na danych drogach śródlądowych świadectwa, o których mowa w niniejszym ustępie, na okres co najmniej pięciu lat.  7. Do dnia 17 stycznia 2032 r. państwa członkowskie mogą nadal uznawać – na podstawie swoich wymogów krajowych lub umów międzynarodowych mających zastosowanie przed dniem 16 stycznia 2018 r. – świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie przed dniem 18 stycznia 2024 r. Ważność takiego uznania ogranicza się do śródlądowych dróg wodnych na terytorium danego państwa członkowskiego. | T | Art. 2,5 i 6 projektu | Art. 5. 1. Dokumenty kwalifikacyjne, żeglarskie książeczki pracy oraz dzienniki pokładowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność do czasu ich wymiany w zakresie, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r. Za wymianę dokumentów pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do niniejszej ustawy przewidzianych dla wydania stosownego dokumentu.  2. Do dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w ust. 1, w okresie ich ważności stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.  3. Osoby, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu na patent lub świadectwo, o którym mowa w art. 36 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 niniejszej ustawy, w brzmieniu dotychczasowym, mogą do dnia 19 stycznia 2032 r., uzyskać patent lub świadectwo, którego dotyczył ten egzamin, na zasadach dotychczasowych.  4. W razie utraty lub zniszczenia dokumentu kwalifikacyjnego wydanego na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie jego ważności, określonym w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące utraty lub zniszczenia dokumentów kwalifikacyjnych ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.  5. W razie utraty, zniszczenia lub braku miejsc do dokonywania wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub dzienniku pokładowym, wydanym na podstawie dotychczasowych przepisów, w okresie jego ważności, określonym w ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 39 ust. 2 lub 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.  6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wymiany dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w ust. 1, uwzględniając konieczność wprowadzenia dokumentów, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, konieczność posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.  Art. 6. Dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich Unii Europejskiej albo państw trzecich uznawane na podstawie art. 35 ust. 5, ustawy zmienianej w art. 1 niniejszej ustawy, w brzmieniu dotychczasowym, mogą być nadal uznawane, nie dłużej jednak niż do dnia 19 stycznia 2032 r.  **Art. 2.** Na zasadzie odstępstwa od postanowień art. 4 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do dnia 17 stycznia 2038 r. dopuszcza się, 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. |
| Art. 39 | 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.  Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.  2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 7, 8 i 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, art. 14 ust. 2 i 3 – w odniesieniu do zawieszenia, art. 22 ust. 1 akapit drugi, art. 22 ust. 2, art. 26 ust. 1 lit. d) – w stosownych przypadkach, art. 26 ust. 1 lit. e) i h), art. 26 ust. 2 oraz art. 29 – w odniesieniu do zapobiegania oszustwom, art. 30 – w odniesieniu do sankcji oraz art. 38, z wyjątkiem ust. 2 tego artykułu – w odniesieniu do przepisów przejściowych. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.  Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.  3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby objęte są wyłączeniem na podstawie art. 2 ust. 3, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, z art. 38 – w odniesieniu do uznawania ważnych świadectw, a także z art. 15. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.  Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.  4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie nie jest zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy, o ile na jego terytorium żegluga na śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa.  Do czasu transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.  5. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy. |  | Art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2 | b) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 - 12 w brzmieniu:  „10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345, str. 53),  11) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2020/12 z dnia 2 sierpnia 2019 r. uzupełniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia (Dz. Urz. UE L 6, str. 15),  12) dyrektywy 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, str. 52).”;  2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:  „2) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji służy stosowaniu:  1) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/182 z dnia 14 stycznia 2020 r. w sprawie wzorów stosowanych w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 38, str. 1);  2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100, str. 1).”; |
| Art. 40 | Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. | N | ND |  |
| Art. 41 | Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich. | N | ND |  |
| Zał. I | MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE WIEKU, ZGODNOŚCI ADMINISTRACYJNEJ, KOMPETENCJI ORAZ PRAKTYKI PŁYWANIA | T | Art. 1 pkt 9 i 10  Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37  **(art. 1 pkt 11)** | Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa odpowiednio w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:  a) praktykanta - 15 lat,  b) młodszego marynarza - 16 lat,  c) marynarza - 17 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  4) ukończyła, w stosownych przypadkach, szkolenie na podstawie uznanego programu szkolenia;  5) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.  2. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:  1) ukończyła 18 lat;  2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;  3) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.  3. Dokument, o którym mowa w art. 35a ust. 1, może uzyskać osoba, która:  1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana, spełnia również wymagania do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;  2) odbyła, w stosownych przypadkach, wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi, w wymiarze określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37;  3)zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, jeżeli w przepisach wydanych na podstawie art. 37 przewidziano egzamin dla tego rodzaju dokumentu.  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| Zał. II | ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE KOMPETENCJI | T | Art. 1 pkt 11 projektu  Rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie art. 37  **(art. 1 pkt 11)** | Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej  „**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:  1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,  2) minimalny skład załogi w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,  3) rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i wynikające z nich uprawnienia,  4) szczegółowe wymagania dla dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 i art. 35a ust. 1, a także szczegółowy tryb ich wydawania i przedłużania,  5) wzory: unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji oraz świadectwo potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego,  6) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,  7) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,  8) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych  - kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej. |
| Zał. III | ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA | T | Art. 1 pkt 10 i 11 | **Art. 36b.** 1. Członek załogi statku musi posiadać stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej.  2. Świadectwo zdrowia, uznające badaną osobę za zdolną lub niezdolną do pracy na statkach w żegludze śródlądowej, wydaje lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz uprawnienia do przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, o których mowa w art. 229 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1320, z 2021 r. poz. 1162 oraz z 2022 r. poz. 655), po dokonaniu oceny stanu zdrowia.  3. Odpowiedni stan zdrowia, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która sprawiałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do wykonania którejkolwiek z następujących czynności:  1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,  2) pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie, lub  3) właściwego postrzegania otoczenia.  4. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy stanu zdrowia określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.  5. W przypadku, gdy stan zdrowia nie jest w pełni odpowiedni do zakresu pracy, na statkach żeglugi śródlądowej, lekarz może wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, określone w załączniku IV przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397. Informację o wprowadzonych środkach łagodzących lub nałożonych ograniczeniach umieszcza się w świadectwie zdrowia i dokumencie kwalifikacyjnym.  .  Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej  **Art. 37.** 2. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb uznawania osób za zdolne albo niezdolne do wykonywania określonej pracy na statkach żeglugi śródlądowej oraz szczegółowy tryb wydawania świadectwa zdrowia, kierując się koniecznością zapewnienia prawidłowego i kompleksowego przebiegu badań lekarskich oraz konieczność posiadania i dokumentowania odpowiedniego stanu zdrowia. |
| Zał. IV | WYMOGI MAJĄCE ZASTOSOWANIE | N | ND |  |