Warszawa, dnia 8 stycznia 2025 r.

Poz. 18

OBWIESZCZENIE
MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 27 listopada 2024 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o żegludze śródlądowej

1. Na podstawie art. 16 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 395), z uwzględnieniem zmiany wprowadzonej ustawą z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731) oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 20 listopada 2024 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje art. 88 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731), który stanowi:

„Art. 88. Ustawa wchodzi w życie z dniem 28 czerwca 2025 r., z wyjątkiem art. 6 pkt 1, 2 i 5–9 oraz art. 39 pkt 6, które wchodzą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Marszałek Sejmu: *S. Hołownia*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 listopada 2024 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 18)

USTAWA

z dnia 21 grudnia 2000 r.

o żegludze śródlądowej[1), 2)]

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1. 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. Ustawa określa:

1) organy administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencje;

2) warunki uprawiania żeglugi;

3) zasady prowadzenia rejestru administracyjnego i wykonywania pomiaru statków;

4) wymagania bezpieczeństwa żeglugi;

5) zasady klasyfikacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych;

5a) zasady prowadzenia zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej;

5b) zasady prowadzenia bazy danych statków;

6) zasady wykonywania pilotażu;

7) postępowanie w razie wypadku żeglugowego;

8) przepisy karne.

---

1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:
1) dyrektywy 76/135/EWG z dnia 20 stycznia 1976 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. WE L 21 z 29.01.1976);
2) dyrektywy 80/1119/EWG z dnia 17 listopada 1980 r. w sprawie sprawozdań statystycznych dotyczących przewozu rzeczy po wodnych drogach śródlądowych (Dz. Urz. WE L 339 z 15.12.1980, ze zm.);
3) (uchylony)
4) dyrektywy 87/540/EWG z dnia 9 listopada 1987 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika towarów drogą wodną w transporcie krajowym i międzynarodowym i wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji dla tego zawodu (Dz. Urz. WE L 322 z 12.11.1987);
5) (uchylony)
6) dyrektywy 96/35/EWG z dnia 3 czerwca 1996 r. w sprawie wyznaczania i kwalifikacji zawodowych doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i żegludze śródlądowej towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 145 z 19.06.1996);
7) (uchylony)
8) dyrektywy 2000/18/WE z dnia 17 kwietnia 2000 r. w sprawie minimalnych wymogów egzaminacyjnych dla doradców do spraw bezpieczeństwa w drogowym, kolejowym i śródlądowym transporcie rzeczy niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 118 z 19.05.2000);
9) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118 oraz Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15);
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 dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3);
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 z 10.01.2020, str. 15).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie – z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej – dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

2) Niniejsza ustawa 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 z 11.02.2020, 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 z 01.04.2020, str. 1).

3. Przepisy ustawy stosuje się także do statków służących do przewozów międzybrzegowych, przewozu osób lub ładunków, uprawiania sportu lub rekreacji, połowu ryb, wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych niż określone w ust. 1, z tym że do statków wykorzystywanych do celów niezwiązanych z uprawianiem sportu lub rekreacji lub przewozem osób, o długości kadłuba nieprzekraczającej 7,5 m, jeżeli nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 10 kW, kierowanych przez osoby, które ukończyły 18 lat, stosuje się wyłącznie przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu, wyposażenia, sygnalizacji i łączności.

Art. 2. 1. W sprawach wyposażenia statków żeglugi śródlądowej i kwalifikacji ich załóg przepisy ustawy stosuje się także na wodach morskich, z uwzględnieniem odrębnych przepisów.

2. Granice między wodami śródlądowymi a wodami morskimi określają przepisy Prawa wodnego.

Art. 3. 1. W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu oraz przepisy Prawa przewozowego.

2. Ustawa nie narusza przepisów Prawa ochrony środowiska oraz przepisów Prawa wodnego.

Art. 4. 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.

2. Przepisy ustawy dotyczące unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się także do statków morskich spełniających warunki, o których mowa w art. 30 ust. 1 pkt 1–5, przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem statków:

1) posiadających świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319, z 1986 r. poz. 177, z 2005 r. poz. 1016, z 2008 r. poz. 1173 oraz z 2017 r. poz. 142) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 320 i 321) i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 1173 i 1174), zwanej dalej „konwencją SOLAS", lub równoważne świadectwo, świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372 i 373), zwanej dalej „konwencją o liniach ładunkowych", lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z późn. zm.[3)]) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowanym przynależnym do niej Protokołem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), zwanej dalej „konwencją MARPOL";

2) nieobjętych konwencją SOLAS, konwencją o liniach ładunkowych lub konwencją MARPOL:

   a) w przypadku statków morskich – posiadających świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,

   b) w przypadku statków pasażerskich – posiadających certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.[4)]), lub

   c) w przypadku statków używanych do uprawiania sportu lub rekreacji – posiadających świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

3. Przepisy 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 przepisy art. 38 stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, z wyjątkiem członków załogi pokładowej statku innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwaną dalej „konwencją STCW".

[3)] Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1987 r. poz. 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118, z 2021 r. poz. 1905, z 2022 r. poz. 842, 2211 i 2537 oraz z 2023 r. poz. 2033.

[4)] Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 141 z 28.05.2016, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40.

Art. 5. 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;

1a) statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji – jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny oraz jednostkę pływającą używaną do amatorskiego połowu ryb;

1b) jacht rekreacyjny – statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;

1c) jacht komercyjny – statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na:
   a) odpłatnym przewozie osób,
   b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,
   c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 883),
   d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,
   e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku

   – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

1d) jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb – statek używany do amatorskiego połowu ryb w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym;

2) armator – właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu;

3) port lub przystań – akwen i grunt oraz związaną z nimi infrastrukturę, znajdującą się w granicach portu lub przystani;

4) port macierzysty – port, który armator wskazał jako miejsce stałego postoju statku;

5) szlak żeglowny – pas wody przeznaczony do żeglugi;

6) głębokość tranzytowa – najmniejszą głębokość szlaku żeglownego określonego odcinka drogi wodnej;

7) wypadek żeglugowy – zdarzenie związane z ruchem lub postojem statku, w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała powodujące rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka, uszkodzenie mienia znacznej wartości albo poważną awarię w rozumieniu przepisów Prawa ochrony środowiska;

8) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederację Szwajcarską;

9) państwo trzecie – państwo niebędące państwem członkowskim;

10) dokument bezpieczeństwa statku – unijne świadectwo zdolności żeglugowej, tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej;

11) dokument dopuszczający statek do żeglugi – dokument bezpieczeństwa statku albo inny dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego albo państwa trzeciego, potwierdzający dopuszczenie statku do żeglugi po wodach śródlądowych tego państwa;

12) usługi informacji rzecznej (RIS) – zharmonizowane usługi informacyjne wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej;

13) użytkownik RIS – podmiot korzystający z usług informacji rzecznej (RIS);

14) tradycyjna jednostka pływająca – statek, wykorzystywany w szczególności do celów pokazowych, którego wiek, charakterystyka techniczna, konstrukcja lub unikalność ma znaczenie dla zachowania zasad tradycyjnego żeglarstwa lub tradycyjnych technik żeglugi śródlądowej lub ma istotne znaczenie dla danego okresu historycznego, a także replika tradycyjnej jednostki pływającej;

15) replika tradycyjnej jednostki pływającej – statek zbudowany w większości z materiałów oryginalnych dla tradycyjnej jednostki pływającej z zastosowaniem sposobu konstrukcji zgodnego z planami lub wzorami dla tradycyjnej jednostki pływającej;

16) ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej – osobę pełniącą służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;

17) ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego – osobę wykwalifikowaną do zajmowania się procedurą bunkrowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania funkcji kierownika takiego statku;

18) holownik – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do holowania innych statków;

19) lodołamacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony do łamania lodów;

20) łódź przewozowa – statek o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów z jednego brzegu drogi wodnej na drugi;

21) mały statek – statek, którego długość kadłuba jest mniejsza niż 20 m, a iloczyn długości, szerokości i zanurzenia nie przekracza 100 m^3, z wyjątkiem:

    a) promów,

    b) statków przeznaczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów,

    c) holowników lub pchaczy,

    d) lodołamaczy,

    e) statków przeznaczonych lub używanych do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw

    – niezależnie od długości ich kadłuba oraz iloczynu długości, szerokości i zanurzenia;

22) obiekt pływający – statek nieprzeznaczony do uprawiania żeglugi, wykorzystywany do celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych, warsztatowych, jako przystań, dok albo zakład kąpielowy;

23) pchacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do pchania innych statków;

24) poziom operacyjny – poziom związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem zadań w ramach pełnionej funkcji zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;

25) poziom zarządzania – poziom związany z pełnieniem funkcji kapitana oraz kierowaniem innymi członkami załogi pokładowej w celu prawidłowego wykonywania zadań w zakresie eksploatacji statku;

26) prom – statek o napędzie mechanicznym albo bez napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu osób lub ładunków z jednego brzegu drogi wodnej na drugi;

27) scalone materiały pływające – konstrukcję przystosowaną do pływania niebędącą statkiem, w szczególności tratwy, sprzężone łodzie flisackie lub beczki;

28) statek bez napędu mechanicznego – statek nieposiadający mechanicznych urządzeń napędowych, przeznaczony do przemieszczania w zestawie pchanym, holowanym lub sprzężonym;

29) statek o napędzie mechanicznym – każdy statek wprowadzany w ruch przez mechaniczne urządzenie napędowe, z wyjątkiem statków, których mechaniczne urządzenie napędowe jest używane tylko do małych przemieszczeń w portach albo do zwiększenia sterowności statków;

30) statek pasażerski – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony albo przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

31) świadectwo operatora radiowego – świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej żeglugi śródlądowej;

32) zatwierdzony program szkolenia – program szkolenia objęty uznaniem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, o którym mowa w art. 36i ust. 3, lub program szkolenia zatwierdzony przez właściwy organ innego państwa członkowskiego;

33) zestaw holowany – jeden albo więcej statków lub scalonych materiałów pływających holowanych przez holownik;

34) zestaw pchany – sztywno lub elastycznie połączone statki, z których przynajmniej jeden znajduje się przed pchaczem;

35) zestaw sprzężony – statki połączone burtami, z których żaden nie znajduje się przed statkiem o napędzie mechanicznym napędzającym te statki.

2. Statkiem o napędzie mechanicznym jest statek posiadający mechaniczne urządzenia napędowe, niezależnie od sposobu ich zamocowania.

3. Statkiem polskim jest statek, który stanowi własność:

1) Skarbu Państwa;

2) osoby prawnej mającej siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej;

3) obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozdział 2
Organy administracji żeglugi śródlądowej

Art. 6. 1. Organami administracji żeglugi śródlądowej są:

1) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej – jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej;

2) Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, zwani dalej „dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej" – jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej.

1a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie uregulowanym w niniejszej ustawie.

1b. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej pełni funkcję organu kontroli nad instytucjami klasyfikacyjnymi w zakresie przestrzegania przepisów ustawy.

2. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej podlegają ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej.

3. (uchylony)

Art. 7. 1. Dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej spośród kandydatów posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej lub prowadzenia inwestycji na śródlądowych drogach wodnych.

2. Dyrektora delegatury urzędu żeglugi śródlądowej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, na wniosek właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, spośród kandydatów posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej.

Art. 8. 1. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wykonuje zadania przy pomocy Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy i delegatur urzędów żeglugi śródlądowej w Gdańsku, Giżycku oraz Warszawie.

1a. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wykonuje zadania przy pomocy Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i delegatur urzędów żeglugi śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu oraz Krakowie.

1b. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie wykonuje zadania przy pomocy Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

1c. Delegaturą urzędu żeglugi śródlądowej kieruje dyrektor delegatury.

2. (uchylony)

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) terytorialny zakres działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej i siedziby urzędów żeglugi śródlądowej, kierując się kryteriami ekonomicznymi i intensywnością ruchu żeglugowego;

2) siedziby oraz właściwość miejscową delegatur urzędów żeglugi śródlądowej w sprawach z zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uwzględniając liczbę spraw występujących na danym terenie.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze zarządzenia, statut urzędu żeglugi śródlądowej oraz delegatur urzędów żeglugi śródlądowej określający organizację tego urzędu oraz jego delegatur.

5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przejąć lub przekazać do załatwienia delegaturze urzędu żeglugi śródlądowej sprawę należącą do właściwości innej delegatury tego urzędu żeglugi śródlądowej albo przekazać do załatwienia wskazanej delegaturze urzędu żeglugi śródlądowej sprawę należącą do swojej właściwości.

6. Decyzje i postanowienia w sprawach z zakresu właściwości delegatury urzędu żeglugi śródlądowej oraz w sprawach przekazanych do załatwienia przez właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej na podstawie ust. 5 dyrektor delegatury urzędu żeglugi śródlądowej wydaje w imieniu właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

7. W zakresie swojej właściwości miejscowej dyrektorzy delegatur Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy oraz dyrektorzy delegatur Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wykonują zadania związane z uprawnieniami i obowiązkami, załatwiają sprawy oraz wykonują czynności należące odpowiednio do Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy albo Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, z wyłączeniem uprawnień, obowiązków, spraw i czynności, o których mowa w:

1) art. 9 ust. 2 pkt 2a, art. 10a ust. 1 i 2, art. 14, art. 26a ust. 1 i 2, art. 34d ust. 1 i 2, art. 34j ust. 1 i 5 oraz art. 43 ust. 6;

2) art. 357 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, 1089 i 1473).

Art. 9. 1. Do właściwości dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych w zakresie unormowanym niniejszą ustawą.

2. Do właściwości dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej należy:

1) nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej;

2) przeprowadzanie inspekcji statków;

2a) przeprowadzanie pomiaru statku i inspekcji technicznej statku;

3) weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym;

4) kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach;

5) kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów;

6) przeprowadzanie postępowania w sprawach wypadków żeglugowych;

7) kontrola dokumentów przewozowych i zgodności przewożonego przez statek ładunku z tymi dokumentami;

8) kontrola obcych statków w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy;

9) współdziałanie z innymi organami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, ochrony portów lub przystani, w tym wykonywania zadań obronnych i zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobiegania aktom terroru i likwidacji ich skutków;

10) (uchylony)

10a) kontrola posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;

11) wykonywanie zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”, w zakresie usług przewozu drogą wodną śródlądową, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 2f;

12) przekazywanie do Europejskiej bazy danych statków, zwanej dalej „Bazą EHDB”, prowadzonej przez Komisję Europejską, zgodnie z art. 19 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 118, z późn. zm.[5)]), zwanej dalej „dyrektywą 2016/1629”, określonych danych o statkach podlegających obowiązkowi posiadania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz o dokumentach dotyczących tych statków, oraz przekazywania danych z tej bazy;

13) zatwierdzanie i kontrola symulatorów, na których mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1.

---

5) Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15.

2a. (uchylony)

2b. (uchylony)

2c. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej działa jako organ inspekcyjny.

2d. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego miejscowo do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS), kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie przekazywania informacji objętych tymi usługami, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków.

2e. Do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie ust. 2d, należy także zarządzanie usługami informacji rzecznej (RIS).

2f. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, biorąc pod uwagę natężenie ruchu pasażerskiego występującego w żegludze śródlądowej.

2g. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie prowadzi bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, zwaną dalej „bazą danych statków". Baza danych statków jest prowadzona w systemie teleinformatycznym.

2ga.[6)] **Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy wykonuje zadania określone w ustawie z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731) dotyczące usług towarzyszących usługom wodnego transportu pasażerskiego w zakresie transportu wodnego śródlądowego.**

2h. W przypadku niecierpiącym zwłoki dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, realizując zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a, wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.[7)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679", przez udostępnienie informacji, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej, na swojej stronie internetowej oraz w siedzibie urzędu w widocznym miejscu.

2i. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wstrzymuje ani nie ogranicza wykonywania przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej zadań, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2, 4–8 i 10a.

3. (uchylony)

Art. 9a. 1. W przypadku gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f.

2. Do skargi wniesionej do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej pasażer dołącza:

1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010;

2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010;

3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę.

3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.

Art. 10. 1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2, 3–8, 10a i 11, wykonują uprawnieni do przeprowadzenia inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej „inspektorami".

2. Inspektor ma prawo wejścia i przebywania na statku, na budowli wodnej służącej żegludze, w porcie, przystani i zimowisku, a także podpływania i cumowania statku inspekcyjnego do tych obiektów.

---

6) Dodany przez art. 75 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731), która wejdzie w życie z dniem 28 czerwca 2025 r.

7) Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

3. Inspekcję przeprowadza się w miarę możliwości bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie pracowników uprawnionych do wykonywania zadań inspekcyjnych, mając na względzie w szczególności charakter tych zadań.

5. W czasie wykonywania zadań służbowych inspektor ma prawo do:

1) kontrolowania, czy statek jest uprawniony do działalności, jaką uprawia, i czy żegluga wykonywana jest zgodnie z przepisami prawa i umowami międzynarodowymi;

2) kontroli dokumentów dotyczących statku i załogi oraz przewozowych;

3) żądania wyjaśnień i podejmowania wszelkich czynności niezbędnych do przeprowadzenia kontroli na pokładzie, w ładowniach i innych pomieszczeniach statku;

4) dokonywania wpisów dotyczących przeprowadzonej kontroli w dzienniku pokładowym statku;

5) nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia w żegludze śródlądowej;

6) kontroli posiadania na statku składników wyposażenia statku, których zakup refinansowano ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – w przypadku udzielenia armatorowi refinansowania.

5a. Administratorem danych osobowych przetwarzanych w celu, o którym mowa w art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1206), jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

6. Kierownik statku lub inna osoba odpowiedzialna za statek są obowiązani stosować się do doraźnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi wydanych przez inspektora.

Art. 10a. 1. Zadania organu inspekcyjnego, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2a, wykonuje powoływana i odwoływana przez ten organ techniczna komisja inspekcyjna, zwana dalej „komisją inspekcyjną”.

2. W skład komisji inspekcyjnej wchodzą przewodniczący i eksperci. Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy statków oraz ich siłowni w zakresie żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawniający do kierowania statkiem, który podlega inspekcji, oraz – na potrzeby przeprowadzania inspekcji tradycyjnych jednostek pływających – eksperta do spraw żeglugi tradycyjnej.

3. Powołani w skład komisji inspekcyjnej przewodniczący i eksperci wykonują swoje obowiązki bezstronnie.

4. Przed objęciem obowiązków przewodniczącego lub eksperta komisji inspekcyjnej osoba powołana do pełnienia tej funkcji składa do organu inspekcyjnego pisemne oświadczenie o zobowiązaniu się do wykonywania swoich obowiązków bezstronnie.

5. Z obowiązku złożenia oświadczenia zwolnieni są członkowie korpusu służby cywilnej zatrudnieni w urzędzie żeglugi śródlądowej.

6. W ramach realizacji swoich zadań komisja inspekcyjna może korzystać ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wymagane uprawnienia zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi, w tym uwzględniać przedstawiane ekspertyzy w ramach prowadzonych czynności inspekcyjnych.

Art. 11. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji, że dokument dopuszczający statek do żeglugi jest nieważny lub że statek nie spełnia wymagań określonych w tym dokumencie, jednakże taka nieważność albo niezgodność nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, inspektor wzywa armatora do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych naruszeń.

2. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji:

1) braku dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi,

2) zaniedbania zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi, statku lub przebywających na nim osób albo zagrażającego zanieczyszczeniem środowiska, a także stwierdzenia uchybienia sanitarnego,

3) że statek stanowi zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi

– inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń.

3. O każdym przypadku naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, o zatrzymaniu statku oraz o wydanej decyzji powiadamia się na piśmie, wraz z uzasadnieniem, administrację państwa, w którym został wystawiony dokument dopuszczający statek do żeglugi, w terminie 7 dni od dnia stwierdzenia naruszenia.

Art. 11a. 1. W bazie danych statków gromadzi się informacje uzyskane z Bazy EHDB oraz informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uzyskane w ramach wykonywanych przez nich zadań, w tym dotyczące:

1) wydawania dokumentów statków oraz przeprowadzania inspekcji tych statków;

2) dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, które zostały wydane lub których ważność przedłużono, lub które zostały zawieszone lub cofnięte, lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły;

3) wypadków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych;

4) aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych.

2. (uchylony)

3. Organy administracji żeglugi śródlądowej mają dostęp do informacji gromadzonych w bazie danych statków, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

4. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazywać informacje gromadzone w bazie danych statków, z wyjątkiem informacji, o których mowa w art. 34ab ust. 1, stanowiących dane osobowe, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej po otrzymaniu od nich pisemnego zobowiązania zawierającego deklarację o:

1) nieprzekazywaniu bez pisemnej zgody dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej otrzymanych informacji organom innych państw trzecich lub innej organizacji międzynarodowej;

2) zapewnieniu poufności tych informacji i ich wykorzystywaniu jedynie w celu wykonywania zadań administracyjnych w zakresie bezpieczeństwa i ułatwień w żegludze oraz przy dokonywaniu inspekcji i wydawaniu dokumentów statków.

5. Informacje gromadzone w bazie danych statków, dotyczące unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, stanowiące dane osobowe, są przetwarzane wyłącznie w celu:

1) wdrażania, stosowania i oceny prawidłowego wdrożenia i stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, z późn. zm.[8)]), zwanej dalej „dyrektywą 2017/2397”, w tym funkcjonowania wewnętrznego systemu zarządzania jakością, o którym mowa w art. 39d;

2) wymiany informacji między 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.

6. Cel, o którym mowa w ust. 5 pkt 3, organy administracji żeglugi śródlądowej realizują po anonimizacji danych osobowych.

7. Dane osobowe, o których mowa w ust. 5, przechowuje się przez okres, w którym jest to niezbędne do celów, dla których dane te zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z przepisami dyrektywy 2017/2397, nie dłużej jednak niż przez 100 lat.

8. Po upływie okresu przechowywania, o którym mowa w ust. 7, dane osobowe podlegają usunięciu.

9. Statystyki, o których mowa w ust. 5 pkt 3, mogą być wykorzystywane w celu wspierania działań promujących śródlądowy transport wodny.

Art. 12. 1. Pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej określonych kategorii w czasie wykonywania obowiązków służbowych noszą umundurowanie.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, kategorie pracowników obowiązanych do noszenia umundurowania, warunki przydziału i wzory tego umundurowania, mając na uwadze wykonywane przez pracowników obowiązki służbowe.

Art. 13. 1. Statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą flagę państwową z godłem Rzeczypospolitej Polskiej, określoną w odrębnych przepisach.

2. W czasie wykonywania zadań statki inspekcyjne urzędów żeglugi śródlądowej podnoszą także flagę służbową.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze zarządzenia, wzór flagi służbowej i sposób oznakowania statków inspekcyjnych.

---

8) Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3.

Art. 14. 1. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej wydają przepisy prawa miejscowego określające na obszarze ich działania szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych. Przepisy te wydawane są w uzgodnieniu z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie, zwanym dalej „administracją drogi wodnej".

2. Przepisy prawa miejscowego są wydawane w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres obowiązywania tego zarządzenia.

Rozdział 3

Warunki uprawiania żeglugi

Art. 15. 1. Żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych może uprawiać:

1) statek polski;
2) statek innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego w zakresie i na warunkach określonych w:
   a) ustawie,
   b) umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską albo Unię Europejską z państwem przynależności statku;
3) statek państwa trzeciego w zakresie i na warunkach określonych w umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczpospolitą Polską z państwem przynależności statku.

2. W przypadku braku umowy międzynarodowej, statek, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3, może uprawiać żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych po uzyskaniu pozwolenia:

1) ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej – w przypadku prowadzenia regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem państwa trzeciego;
2) dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego terytorialnie dla miejsca przekroczenia granicy Rzeczypospolitej Polskiej – w pozostałych przypadkach.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, bez względu na jego przynależność państwową.

3a. (uchylony)

4. Pozwolenie wydaje się na podstawie wyników inspekcji statku dokonanej przez organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, potwierdzającej, że wymiary statku odpowiadają warunkom drogi wodnej, a jego stan techniczny i wyposażenie są zgodne z polskimi przepisami.

5. Pozwolenie może być wydane na jedną podróż lub na czas określony, nie dłuższy jednak niż termin ważności dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi. Wydane pozwolenie może zastrzegać obowiązek korzystania z usług pilota, jeżeli kierownik statku nie posiada polskiego dokumentu kwalifikacyjnego lub dokumentu uznanego na podstawie art. 35 ust. 3.

6. Organ wydający pozwolenie odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wydania pozwolenia, jeżeli wymiary statku nie odpowiadają warunkom drogi wodnej lub gdy statek nie odpowiada wymaganiom co do wyposażenia, bezpieczeństwa żeglugi lub warunkom ochrony środowiska określonym w art. 27.

7. Za wydanie pozwolenia pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzory i tryb wydawania pozwoleń, w zależności od tego, czy pozwolenia dotyczą regularnej żeglugi między polskimi portami lub między portem polskim a portem innego państwa czy innych przypadków uprawiania żeglugi, z uwzględnieniem zakresu inspekcji, rodzaju, przeznaczenia, stanu technicznego i wyposażenia statku.

Art. 15a. 1. W przypadku wprowadzenia ograniczeń w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej na podstawie art. 9a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może, w drodze rozporządzenia, ustanowić na czas określony ograniczenia w wydawaniu pozwoleń na przewóz lub w korzystaniu z wydanych pozwoleń.

2. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, powinno określać rodzaje pozwoleń podlegających ograniczeniu oraz zakres ograniczeń pod względem drogi wodnej, portów lub określonego ładunku oraz sposobu korzystania z pozwoleń w zależności od ograniczeń wprowadzonych na podstawie art. 9a ustawy – Prawo przewozowe.

3. Przepisy art. 9 ust. 2 pkt 7 i 8 oraz art. 10 ust. 5, odnoszące się do kontroli dokumentów przewozowych, zgodności przewożonego ładunku z tymi dokumentami, kontroli obcych statków w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy, jak również wykonywania zadań służbowych przez inspektorów, stosuje się odpowiednio do kontroli przestrzegania ograniczeń wprowadzonych w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej, o których mowa w ust. 1 i 2.

4. Organami właściwymi do administrowania ograniczeniami w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej.

Art. 16. 1. Kierownik statku uprawiającego żeglugę na polskich śródlądowych drogach wodnych jest obowiązany do składania informacji ewidencyjnych, zwanych dalej „informacjami".

2. Informacje składa się na formularzu ewidencyjnym po zakończeniu każdej podróży.

3. Obowiązek składania informacji nie dotyczy kierowników:

1) statków towarowych o nośności nieprzekraczającej 50 t;

2) statków pasażerskich;

3) promów;

4) statków wykorzystywanych do celów niehandlowych;

5) statków towarowych wykorzystywanych wyłącznie do magazynowania towarów;

6) statków używanych do połowu ryb;

7) statków służących do eksploatacji złóż kruszywa i jednostek ich obsługujących.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego, miejsce jego składania oraz szczegółowy sposób postępowania ze złożonymi formularzami. W formularzu tym określa się masę przewożonego ładunku, rodzaj ładunków oraz miejsce ich załadowania i wyładowania, odległość drogi wodnej przebytej przez statek, rodzaj statku i państwo jego rejestracji.

Art. 17. 1. Działalność przewoźnika w transporcie krajowym lub międzynarodowym w zakresie zarobkowego przewozu ładunków statkami żeglugi śródlądowej może podejmować przedsiębiorca, który odpowiada wymogowi zdolności zawodowej potwierdzonemu odpowiednim zaświadczeniem albo zatrudnia co najmniej jedną osobę mającą takie zaświadczenie.

2. Wymóg zdolności zawodowej polega na posiadaniu podstawowej wiedzy z dziedziny prawa cywilnego, handlowego, finansowego, pracy, podatkowego, ubezpieczeń oraz znajomości procedur celnych i granicznych, a także znajomości wymagań bezpieczeństwa żeglugi, standardów technicznych statków i technicznych aspektów działalności przewoźnika, standardów zachowania w warunkach środowiska wodnego oraz umów międzynarodowych regulujących ceny i warunki transportu.

3. Wymóg zdolności zawodowej nie dotyczy przedsiębiorcy wykonującego przewóz ładunków:

1) na potrzeby własne;

2) statkami o ładowności nieprzekraczającej 200 t;

3) promami;

4) na wodach śródlądowych innych niż określone w art. 1 ust. 1.

4. Uznaje się, że zdolność zawodową ma osoba, która spełnia co najmniej jeden z następujących warunków:

1) ukończyła szkołę wyższą o specjalizacji transportowej;

2) ukończyła szkołę ponadpodstawową prowadzącą kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej;

3) posiada kwalifikacje zawodowe uprawniające do zajmowania stanowiska kierownika statku o ładowności przekraczającej 200 t;

4) odbyła kurs, którego program uwzględnia tematykę wymienioną w ust. 2;

5) przez 2 lata prowadziła działalność przewozową w żegludze śródlądowej albo była zatrudniona u przedsiębiorcy przy prowadzeniu działalności transportowej.

5. Zaświadczenie o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej wydaje, na pisemny wniosek zainteresowanej osoby, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Do wniosku należy dołączyć dokumenty potwierdzające spełnienie co najmniej jednego z warunków określonych w ust. 4.

5a. Zdolność zawodową traci osoba, która została pozbawiona kwalifikacji zawodowych, o których mowa w ust. 4 pkt 3.

5b. Zaświadczenie o utracie zdolności zawodowej wydaje, na wniosek osoby zainteresowanej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

6. Za wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5 i 5b, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

7. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, w zależności od tego, czy zaświadczenie dotyczy transportu krajowego, czy międzynarodowego.

8. Uznaje się zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej wydane zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami w sprawie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika towarów w żegludze śródlądowej w transporcie krajowym i międzynarodowym oraz wzajemnego uznawania dyplomów, zaświadczeń i innych dowodów kwalifikacji formalnych.

9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, mając na względzie przepis ust. 8, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz państw, w których wydane zaświadczenia o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej będą uznawane przez organy administracji żeglugi śródlądowej.

Art. 17a. W przypadku gdy przedsiębiorca przestał spełniać wymogi, o których mowa w art. 17 ust. 1, może on prowadzić działalność do dnia spełnienia wymogu zdolności zawodowej, określonego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

Rozdział 4
Rejestr administracyjny i pomiar statków

Art. 18. 1. Statek polski podlega obowiązkowi wpisu do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, zwanego dalej „rejestrem”, z zastrzeżeniem ust. 2–5.

2. Statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji lub statek używany do połowu ryb, o długości do 24 m, podlegają rejestracji na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2024 r. poz. 1536).

3. (uchylony)

4. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1, może być czasowo wpisany statek niebędący statkiem polskim, jeżeli osoby wymienione w art. 5 ust. 3 pkt 2 i 3 przedstawią dokument stwierdzający prawo dysponowania statkiem oraz pisemną zgodę właściwych organów państwa stałej rejestracji statku na czasowy wpis do polskiego rejestru.

5. Do rejestru, o którym mowa w ust. 1, może być wpisany statek stanowiący własność osoby fizycznej mającej obywatelstwo innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego lub osoby prawnej mającej siedzibę w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim, po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku oraz innych dokumentów, o których mowa w ust. 4.

6. (uchylony)

Art. 19. 1. Rejestr prowadzi dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla portu macierzystego statku.

2. (uchylony)

3. Wpis do rejestru następuje na podstawie pisemnego wniosku. Do złożenia wniosku o wpis statku do rejestru jest obowiązany armator niezwłocznie po wybudowaniu lub nabyciu statku w kraju albo po przybyciu statku do kraju w przypadku nabycia go za granicą.

Art. 19a. 1. Rejestr jest jawny. Osoby zainteresowane mogą żądać poświadczonych wyciągów i odpisów z rejestru.

2. Za wyciągi lub odpisy, o których mowa w ust. 1, pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 20. 1. Rejestr składa się z ksiąg rejestrowych, w których wpisuje się:

1) numer rejestracyjny statku i datę wpisu;
2) nazwę statku lub inny znak rozpoznawczy;
3) nazwę portu macierzystego statku;
4) rodzaj i przeznaczenie statku;
5) rok, miejsce budowy, nazwę stoczni i numer budowy oraz określenie materiału głównego, z którego jest statek zbudowany;
6) rodzaj i liczbę głównych maszyn napędowych, łączną ich moc w kW, a także liczbę i rodzaj pędników;
7) wymiary statku;
8) oznaczenie i adres armatora statku wraz z numerem identyfikacyjnym REGON nadanym podmiotowi przez urząd statystyczny oraz oznaczeniami kodowymi adresu przyjętymi w krajowym rejestrze urzędowym podziału terytorialnego kraju „TERYT”. W wypadku braku numeru identyfikacyjnego REGON wpisuje się numer PESEL.

2. Każda zmiana danych, o których mowa w ust. 1, podlega wpisaniu do rejestru. Obowiązek zgłoszenia zmiany danych spoczywa na armatorze w terminie 14 dni od zaistnienia zmiany.

3. Do zgłoszenia statku do rejestru należy dołączyć dowód wykreślenia z rejestru, jeżeli statek był uprzednio wpisany do rejestru w innym organie rejestrowym polskim lub zagranicznym.

3a. Przed wpisaniem statku do rejestru dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, korzystając z uprawnienia, o którym mowa w art. 4 ust. 3 i 4 pkt 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1355 oraz z 2024 r. poz. 1688), może zweryfikować, czy zgłoszony do rejestracji statek lub silnik statku nie został skradziony, przywłaszczony, utracony lub nie jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym.

3b. W przypadku gdy dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej uzyskał informację, że zgłoszony do rejestracji statek lub silnik statku został skradziony, przywłaszczony, utracony lub jest poszukiwany jako dowód w postępowaniu karnym lub postępowaniu karnym skarbowym, odmawia wpisania statku do rejestru.

4. Po wpisaniu statku do rejestru dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje armatorowi dokument rejestracyjny stanowiący dowód polskiej przynależności statku.

4a. (uchylony)

4b. (uchylony)

4c. (uchylony)

5. Odmowa wpisania statku do rejestru następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 21. 1. Statek wpisany do rejestru lub zarejestrowany na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m oznacza się nazwą lub znakiem armatora, nazwą portu macierzystego i grupą liter rozpoznawczych kraju, w którym znajduje się port macierzysty statku.

2. Kierownik statku, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty wynikające z przepisów ustawy oraz wymagane umowami międzynarodowymi.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oznaczania statków, uwzględniając wielkość, rodzaj i przeznaczenie statku oraz czytelność i trwałość uwidocznionych oznaczeń.

Art. 22. 1. Statek wykreśla się z rejestru:

1) na wniosek armatora;

2) z urzędu, jeżeli utracił cechy urządzenia pływającego, w tym w przypadku, gdy został zezłomowany;

3) w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego, powodującej zmianę organu rejestrowego.

2. W przypadku zezłomowania statku armator tego statku, w terminie 14 dni od dnia zezłomowania statku, jest obowiązany zawiadomić o tym:

1) właściwy organ rejestrowy oraz

2) dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, w przypadku gdy nie jest on organem rejestrowym dla danego statku, a statek uzyskał jeden z dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 1 pkt 1 lub 2

– przedstawiając dokument potwierdzający zezłomowanie statku.

Art. 23. 1. Za wpis do rejestru i zmianę wpisu w rejestrze pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

2. (uchylony)

Art. 24. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzory ksiąg rejestrowych, mając na uwadze dane, o których mowa w art. 20 ust. 1 i w dokumencie rejestracyjnym, oraz szczegółowy tryb postępowania związanego z wpisem do rejestru i zmianami wpisu w rejestrze, uwzględniając wielkość i przeznaczenie statku.

Art. 24a. (uchylony)

Art. 25. Do statków wpisanych do rejestru stosuje się przepisy Kodeksu morskiego o zastawie na statku.

Art. 26. 1. Statek żeglugi śródlądowej przeznaczony do przewozu ładunków, statek pasażerski, holownik, pchacz i lodołamacz oraz inny statek nieprzeznaczony do przewozu ładunków o długości większej niż 20 m podlegają obowiązkowi pomiarowemu.

2. Pomiar statku przeznaczonego do przewozu ładunków polega na ustaleniu jego nośności oraz wymiarów, natomiast pomiar innych statków polega na ustaleniu ich wyporności i wymiarów.

3. Pomiar statku przeprowadza, na wniosek armatora, organ inspekcyjny, wydając zaświadczenie z pomiaru statku.

4. Na podstawie zaświadczenia z pomiaru statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje świadectwo pomiarowe na okres nie dłuższy niż 15 lat.

5. Statek inny niż wymieniony w ust. 1 może być zaopatrzony w świadectwo pomiarowe na wniosek armatora.

6. Za świadectwo pomiarowe i czynności pomiaru statku pobiera się opłaty. Wysokość opłaty za świadectwo pomiarowe określa załącznik do ustawy.

7. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzory:
   a) wniosku o przeprowadzenie pomiaru statku,
   b) zaświadczenia z pomiaru statku,
   c) świadectw pomiarowych;
2) sposób i zakres wykonywania czynności pomiaru statku;
3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności pomiaru statku, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 1000 zł.

8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, należy uwzględnić odpowiednio:

1) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów;
2) rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku;
3) koszty osobowe i rzeczowe związane z wykonaniem czynności pomiaru statku, w zależności od rodzaju czynności, miejsca wykonania czynności albo czasu niezbędnego na ich wykonanie.

Art. 26a. 1. Organ inspekcyjny może powierzyć wykonanie określonych czynności pomiaru statku upoważnionym w tym celu podmiotom. W takim przypadku opłata za wykonanie tych czynności stanowi przychód wykonującego je podmiotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje wyniki z wykonanych czynności pomiaru statku organowi inspekcyjnemu, który na ich podstawie wydaje zaświadczenie z pomiaru statku.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania czynności pomiaru statku, oraz sposób ich upoważniania do wykonywania tych czynności, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności pomiaru statku.

Rozdział 5
Bezpieczeństwo żeglugi

Art. 27. Statek może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie:

1) budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia;
2) właściwości manewrowych;
3) ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem;
4) warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;
5) składu i kwalifikacji załogi.

Art. 27a. 1. Statki morskie zarejestrowane na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m mogą być używane w żegludze śródlądowej pod warunkiem spełniania wymagań określonych w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068).

2. Wyposażenie statku, o którym mowa w ust. 1, powinno być co najmniej takie, jak określone w przepisach dotyczących jachtu morskiego o długości do 24 m w Rejonie T (żegludze na akwenach treningowych).

Art. 28. 1. Statek może być dopuszczony do żeglugi po uzyskaniu jednego z następujących dokumentów bezpieczeństwa statku:

1) unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
2) tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,
3) świadectwa zdolności żeglugowej,
4) uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej

– stwierdzających, że statek odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa określonym w art. 27 pkt 1–4.

2. W dokumencie bezpieczeństwa statku określa się także skład załogi niezbędny do zapewnienia bezpiecznej żeglugi.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora:

1) wydaje dokument bezpieczeństwa – dla statku, który nie posiada dokumentu bezpieczeństwa;

2) odnawia dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 albo 2 – dla statku posiadającego ten dokument bezpieczeństwa, którego termin ważności upłynął;

3) przedłuża termin ważności dokumentu bezpieczeństwa dla statku posiadającego:

   a) ważny dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1:

      – pkt 1,

      – pkt 2 – wyłącznie w przypadku, o którym mowa w art. 34h ust. 9,

   b) dokument bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 albo 4, którego termin ważności upłynął.

4. Uznaje się:

1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej oraz tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;

2) inny dokument dopuszczający statek do żeglugi wydany przez:

   a) właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej,

   b) właściwy organ państwa trzeciego zgodnie z obowiązującymi w państwach członkowskich przepisami o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej w żegludze śródlądowej, z zastrzeżeniem ust. 5;

3) świadectwo wydane zgodnie z art. 22 Konwencji z dnia 17 października 1868 r. o żegludze na Renie, w brzmieniu nadanym zrewidowaną Konwencją z dnia 20 listopada 1963 r. o żegludze na Renie, zwanej dalej „Konwencją o żegludze na Renie”.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje, po przeprowadzeniu inspekcji statku, pozwolenie, o którym mowa w art. 15 ust. 2 pkt 2.

6. Na statku w trakcie jego eksploatacji przechowuje się:

1) dokument bezpieczeństwa albo dokument, o którym mowa w ust. 4,

2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej

– jeżeli zostały wydane dla danego statku.

7. Do odnawiania dokumentu bezpieczeństwa w zakresie nieuregulowanym w niniejszym artykule stosuje się przepisy dotyczące wydawania dokumentu bezpieczeństwa.

8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez wydanie nowego dokumentu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w szczególności w przypadku, gdy w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej były już wprowadzane zmiany lub z uwagi na zakres wprowadzonych w nim zmian stałoby się ono nieczytelne.

9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz organów właściwych do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej oraz przeprowadzania inspekcji technicznych, w którym wskazuje organy właściwe do nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego (ENI) statku i ich adresy.

10. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przekazuje Komisji Europejskiej wykaz, o którym mowa w ust. 9, oraz każdą jego zmianę.

Art. 29. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej uprawnia do żeglugi po polskich śródlądowych drogach wodnych lub śródlądowych drogach wodnych innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich, w danym rejonie pływania.

2. W przypadku wprowadzenia przez państwo członkowskie dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych na określonych drogach wodnych tego państwa, w celu dopuszczenia statku do żeglugi na tych drogach, należy uzyskać:

1) dodatkowy wpis do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej albo

2) uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej – w przypadku posiadania ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez wpisu, o którym mowa w pkt 1, lub świadectwa, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich z podziałem na rejony pływania, do których stosuje się wymagania techniczne dla statków objętych obowiązkiem posiadania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, mając na względzie zapewnienie harmonizacji warunków wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

4. W celu dokonania zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, dla ustalenia czy spełnia on wymagania techniczne dla tego rejonu pływania.

5. W celu uzyskania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w zakresie uprawnień do żeglugi w danym rejonie pływania, statek poddaje się inspekcji technicznej, o której mowa w art. 34b ust. 1, w zakresie niezbędnym dla ustalenia, czy spełnia on dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.

Art. 30. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla:

1) statków o długości nie mniejszej niż 20 m,

2) statków, których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m^3,

3) holowników i pchaczy przeznaczonych odpowiednio do holowania lub pchania statków, o których mowa w pkt 1 i 2 lub w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f, lub przemieszczania takich statków w zestawach sprzężonych,

4) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów,

5) statków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. f

– uprawiających żeglugę po drogach wodnych, o których mowa w art. 29.

2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być wydane na wniosek armatora także dla innego statku niż określony w ust. 1, jeżeli statek ten spełnia wymagania do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej określone w ustawie.

Art. 31. Wymogu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej nie stosuje się do promów.

Art. 32. 1. Do wniosku o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć:

1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej lub dokument wydany przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską;

2) świadectwo pomiarowe, jeżeli statek podlega obowiązkowi pomiarowemu;

3) decyzję Transportowego Dozoru Technicznego dopuszczającą do eksploatacji kotły parowe lub zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do procesów technologicznych, jeżeli statek jest wyposażony w takie kotły lub zbiorniki;

4) w przypadku statku nowo zbudowanego, przebudowanego lub wpisanego do rejestru po raz pierwszy, z wyłączeniem statku używanego do uprawiania sportu lub rekreacji, dodatkowo:

   a) orzeczenie Państwowej Inspekcji Pracy o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy,

   b) opinię państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem wymagań sanitarnych;

5) wyciąg z dokumentu rejestracyjnego – w przypadku statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji;

6) decyzję, o której mowa w art. 34b ust. 4 lub 4b, w przypadku gdy została wydana.

1a. Do wniosku o odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć dokumenty, o których mowa w ust. 1, oraz unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

2. Podstawę wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej mogą stanowić kopie dokumentów, o których mowa w ust. 1.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania albo odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki określone odpowiednio w ust. 1 i 1a.

3a. Armator jest obowiązany do niezwłocznego złożenia wniosku o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w przypadku wystąpienia zmian w zakresie:

1) nazwy statku;

2) armatora statku;

3) parametrów technicznych statku wskazanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, w szczególności wyporności lub nośności statku oraz jego wymiarów;

4) rejestracji statku;

5) portu macierzystego.

4. W unijnym świadectwie zdolności żeglugowej można dokonać także innych zmian na wniosek armatora.

4a. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3a lub 4, należy załączyć unijne świadectwo zdolności żeglugowej, dokumenty potwierdzające zaistniałe zmiany oraz uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, o ile zostało wydane.

4b. W przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 3a, lub danych wpisanych w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej zgodnie z ust. 4, które podlegają także wpisowi do uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej:

1) wydaje nowe uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej – w przypadku gdy statek spełnia dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków, albo

2) odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego świadectwa zdolności żeglugowej dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków – w przypadku gdy statek przestał spełniać dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne, o których mowa w art. 29 ust. 2, dla danych rejonów żeglugi lub ich odcinków.

5. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio w sprawie o przedłużenie terminu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Art. 32a. Na statku, o którym mowa w art. 30, umieszcza się, w widocznym miejscu, w sposób umożliwiający jego identyfikację, jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).

Art. 33. 1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż:

1) 5 lat – w przypadku statku pasażerskiego lub statku o napędzie mechanicznym, który może osiągnąć prędkość powyżej 40 km/h;

2) 10 lat – w przypadku statku innego niż określony w pkt 1.

1a. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej dla statku, który nie posiada jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI), o przynależności polskiej lub przynależności do państwa, w którym nie nadaje się takiego numeru, nadaje temu statkowi jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI).

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, może przedłużyć termin ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej bez przeprowadzenia inspekcji technicznej statku na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, jeżeli statek jest przebudowywany lub znajduje się w miejscu, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji technicznej. Przedłużenie terminu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej odnotowuje się w tym świadectwie.

3. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uszkodzone, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora, wskazując na tym dokumencie, że jest to duplikat.

4. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza oświadczenie o utracie tego świadectwa.

5. W przypadku gdy unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało uszkodzone, do wniosku, o którym mowa w ust. 3, armator dołącza uszkodzone unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania, przedłużania i dokonywania zmian unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,

2) wzory wniosków o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jego odnowienie, przedłużenie lub dokonanie w nim zmian,

3) wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,

4) sposób nadawania jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku (ENI)

– kierując się koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.

Art. 33a. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na wniosek armatora, wydaje dla statku uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej, odnawia to świadectwo lub przedłuża termin jego ważności, w przypadku gdy statek posiada ważne:

1) unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub

2) świadectwo, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:

1) zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej, o której mowa w art. 29 ust. 5;

2) kopię świadectwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub w art. 28 ust. 4 pkt 3.

3. Do wniosku o odnowienie albo przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć także uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienia tego świadectwa albo przedłużenia terminu jego ważności, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1 lub gdy statek nie spełnia dodatkowych lub ograniczonych wymagań technicznych określonych dla wnioskowanego rejonu pływania.

5. W sprawie o wydanie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, odnowienie tego świadectwa oraz przedłużenie terminu jego ważności przepis art. 28 ust. 3 dotyczący unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio.

Art. 33b. 1. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się, odnawia lub przedłuża termin jego ważności na czas oznaczony, nie dłuższy jednak niż okres ważności dokumentu, o którym mowa w art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2.

2. Do uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przepisy art. 33 ust. 3–5 stosuje się odpowiednio.

Art. 33c. 1. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej statku cofa się w przypadku:

1) utraty ważności świadectwa, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 3 lub w art. 33a ust. 1 pkt 1;

2) gdy statek nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej statku cofa, w drodze decyzji, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca, w którym znajduje się statek w czasie stwierdzenia wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, zawiadamiając niezwłocznie o tym fakcie organ, który wydał ten dokument.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy sposób postępowania w przypadku wydawania, odnawiania i przedłużania uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,

2) wzory wniosku o wydanie, odnowienie lub przedłużenie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej,

3) wzór uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

– kierując się koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów oraz zapewnienia sprawnego postępowania.

Art. 34. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej prowadzi i aktualizuje rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej zawierający informacje o wydanych, odnowionych i przedłużonych:

1) unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;

2) tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej;

3) uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami prawa Unii Europejskiej.

Art. 34a. (uchylony)

Art. 34aa. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby, która uprawdopodobni swój uzasadniony interes, zapewnia dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

2. Dostęp do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej realizowany jest przez:

1) wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

2) sporządzenie wyciągu lub uwierzytelnionego odpisu z unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia dostępu do danego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, o którym mowa w ust. 1, w drodze decyzji, w przypadku gdy zapewnienie dostępu do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej naruszałoby przepisy innych ustaw, w szczególności ograniczających i wyłączających dostęp do informacji.

4. Za sporządzenie wyciągu lub odpisu, o których mowa w ust. 2 pkt 2, pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 34ab. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wprowadza do Bazy EHDB, niezwłocznie po ich uzyskaniu, informacje o:

1) danych identyfikujących i opisujących statki, w tym jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI);

2) wydanych, odnowionych, przedłużonych i cofniętych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, tymczasowych unijnych świadectwach zdolności żeglugowej, uzupełniających unijnych świadectwach zdolności żeglugowej oraz wydanych duplikatach tych dokumentów, wraz ze wskazaniem organu, który dokonał wskazanej czynności – załączając ich odwzorowanie cyfrowe;

3) złożonych wnioskach o wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 2, w przypadku pozostawienia bez rozpoznania – załączając tę informację;

4) zmianach danych, o których mowa w pkt 1–3.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej po uzyskaniu informacji o zezłomowaniu statku niezwłocznie usuwa jego dane z Bazy EHDB.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przekazania danych, o których mowa w ust. 1, stanowiących dane osobowe, organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach w celu:

1) stosowania dyrektywy 2016/1629;

2) stosowania dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152, z późn. zm.[9)]);

3) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz związaną z nim infrastrukturą;

4) utrzymania lub wzmacniania bezpieczeństwa żeglugi;

5) gromadzenia danych statystycznych.

4. Przekazywanie danych osobowych następuje na zasadach i warunkach przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.[10)]).

5. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1, następuje z zachowaniem przepisów o tajemnicy prawnie chronionej.

6. Dane osobowe nie mogą być dalej przekazywane, chyba że dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wyrazi na to pisemną zgodę, określając warunki tego przekazania, w szczególności warunki wynikające z przepisów, o których mowa w ust. 4 i 5.

Art. 34ac. 1. Instytucja klasyfikacyjna, mająca w Rzeczypospolitej Polskiej swoją siedzibę lub siedzibę swojego podmiotu zależnego, rozumianego jako podmiot upoważniony do wydawania decyzji w imieniu instytucji klasyfikacyjnej oraz do dokonywania wszelkich czynności, do których jest uprawniona instytucja klasyfikacyjna na podstawie przepisów dotyczących transportu śródlądowego, jeżeli ten podmiot zależny jest uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez statek wymagań, o których mowa w art. 34b ust. 3, może ubiegać się o uznanie przez Komisję Europejską na zasadach określonych w dyrektywie 2016/1629.

2. Instytucja klasyfikacyjna może zostać uznana przez Komisję Europejską, o ile spełnia następujące wymagania:

1) posiada szerokie doświadczenie w ocenie projektów statków żeglugi śródlądowej oraz nadzorze nad ich budową;

2) posiada kompleksowe akty prawne regulujące kwestie projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczące obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) (Dz. U. z 2023 r. poz. 1167), zwanej dalej „ADN”, które:

   a) są sporządzone co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim,

   b) podlegają bieżącej aktualizacji i ulepszaniu na podstawie programów badawczo-rozwojowych oraz

   c) nie są sprzeczne z przepisami prawa powszechnie obowiązującymi, w tym z umowami międzynarodowymi;

---

9) Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109.

10) Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

3) publikuje corocznie swój rejestr statków;

4) jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczania statków;

5) jej dochody nie mogą pochodzić od jednego podmiotu;

6) posiada dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego;

7) eksperci działający na jej odpowiedzialność mają dobrą reputację w zakresie transportu śródlądowego oraz posiadają odpowiednie kwalifikacje zawodowe;

8) zatrudnia odpowiednią liczbę pracowników, w szczególności pracowników technicznych, kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, która jest dostosowana do wykonywania przez instytucję klasyfikacyjną zadań oraz możliwości rozwojowych, przy uwzględnieniu liczby i rodzaju statków podlegających ocenie przez tę instytucję;

9) dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie członkowskim;

10) prowadzi działalność zgodnie z kodeksem etycznym;

11) jej kierownictwo i administracja działa w sposób zapewniający poufność informacji określony w przepisach odrębnych;

12) jest przygotowana do udzielania ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informacji dotyczących prowadzonej działalności związanej z wykonywaniem funkcji instytucji klasyfikacyjnej, spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 1–11 oraz 13–16 i ust. 3, oraz informacji niezbędnych do realizacji funkcji, o której mowa w art. 6 ust. 1b;

13) jej zarząd określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości oraz wykonuje, aktualizuje i zapewnia dostępność i jawność tej polityki na wszystkich szczeblach swojej struktury organizacyjnej;

14) opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, zapewniający zgodność z normą PN-EN ISO/IEC 17020:2012, uwzględniający zasady certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli oraz posiadający certyfikat, o którym mowa w ust. 3;

15) zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do przepisów Unii Europejskiej oraz do przedstawienia Komisji Europejskiej we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;

16) zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swoich przepisów, o których mowa w pkt 2, przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.

3. Do uzyskania uznania instytucji klasyfikacyjnej, o którym mowa w ust. 1, wymagane jest, aby system jakości posiadał certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, znajdujący się w jednym z państw członkowskich. System jakości zapewnia w szczególności, że:

1) akty prawne, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zostały ustanowione, były przestrzegane i systematycznie aktualizowane;

2) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona;

3) zdefiniowane i udokumentowane zostały zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej;

4) całość pracy była wykonywana w kontrolowanych warunkach;

5) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną;

6) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów;

7) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów;

8) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;

9) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji.

4. Instytucja klasyfikacyjna, o której mowa w ust. 1, ubiegająca się o uznanie przez Komisję Europejską składa za pośrednictwem ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do Komisji Europejskiej wniosek o uznanie. Do wniosku należy załączyć informacje i dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 i 3.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie przekazuje wniosek wraz z załącznikami do Komisji Europejskiej.

6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z ust. 1.

Art. 34ad. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską jest obowiązana do niezwłocznego, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia wystąpienia zmiany, zawiadomienia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdej zmianie:

1) jej nazwy lub adresu,

2) dotyczącej spełnienia wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3

– załączając dokumenty i informacje potwierdzające zmianę.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje Komisję Europejską o zmianach, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

3. W przypadku powzięcia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej informacji o niespełnianiu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, jest on uprawniony do przeprowadzenia w tym zakresie kontroli na zasadach i w trybie określonych w przepisach rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236 i 1222).

4. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli lub w przypadku zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uprawdopodobniono niespełnienie przez uznaną instytucję klasyfikacyjną któregokolwiek z wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej występuje z wnioskiem do Komisji Europejskiej o cofnięcie uznania dla danej instytucji klasyfikacyjnej.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 4, przekazuje dokumenty stanowiące podstawę tego wniosku.

Art. 34b. 1. W celu wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej statek, o którym mowa w art. 30, podlega inspekcji technicznej, przeprowadzanej na wniosek armatora.

2. Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem.

3. Do oceny spełniania wymagań technicznych stosuje się minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określone w załączniku II dyrektywy 2016/1629.

3a. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, oraz datę rozpoczęcia ich stosowania.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla drogi wodnej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statków wykonujących ograniczoną liczbę rejsów o charakterze lokalnym lub uprawiających żeglugę na obszarach portowych, biorąc pod uwagę charakter drogi wodnej, rodzaj i przeznaczenie statku oraz wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi. Wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi, w uzasadnionych przypadkach, na żądanie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, może być ustalony w wyniku inspekcji technicznej statku. Inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora.

4a. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 4, ma dotyczyć obszaru właściwości dwóch lub więcej dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, właściwy do jej wydania jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na obszarze działania którego znajduje się największa część obszaru objętego decyzją. W takim przypadku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje decyzję po zasięgnięciu opinii dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, których obszarów działania ma dotyczyć ta decyzja.

4b. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, udzielić odstępstwa od całości lub niektórych wymagań technicznych, o których mowa w ust. 3, dla statku, do uprawiania żeglugi wyłącznie po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile statek ten:

1) został zwodowany przed dniem 1 stycznia 1950 r.;

2) zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ustalony w wyniku przeprowadzonej inspekcji technicznej statku, oraz

3) ma nośność nieprzekraczającą 350 ton, a w przypadku statku nieprzeznaczonego do transportu towarów – wyporność mniejszą niż 100 m^3.

4c. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który udzielił odstępstwa, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie informuje o tym fakcie Komisję Europejską.

4d. Armator statku, który uzyskał odstępstwo, o którym mowa w ust. 4 lub 4b, niezwłocznie występuje o dokonanie zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

5. Organ inspekcyjny może odstąpić od przeprowadzenia w całości lub w części inspekcji technicznej, jeżeli z dokumentu wydanego przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską wynika, że statek spełnia całkowicie lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w ust. 2.

6. (uchylony)

Art. 34c. 1. Organ inspekcyjny wykonuje, w ramach inspekcji technicznej, czynności inspekcyjne obejmujące w szczególności badania techniczne statku oraz jego wyposażenia.

2. Po przeprowadzeniu inspekcji technicznej wydaje się zaświadczenie z przeprowadzenia inspekcji technicznej.

3. Za czynności inspekcyjne pobiera się opłaty.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzory:
   a) wniosku o przeprowadzenie inspekcji technicznej,
   b) zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej;
2) sposób i zakres przeprowadzania inspekcji technicznych;
3) wysokość i sposób uiszczania opłat za poszczególne czynności inspekcyjne, przy czym wysokość opłaty za daną czynność nie może przekroczyć 2000 zł.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, należy uwzględnić odpowiednio:

1) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych oraz ujednolicenia treści stosowanych dokumentów;
2) rodzaj, wielkość i przeznaczenie statku oraz rejony pływania;
3) koszty osobowe i rzeczowe związane z przeprowadzeniem czynności inspekcyjnych, w zależności od rodzaju czynności, miejsca wykonywania czynności albo czasu niezbędnego na ich wykonanie.

Art. 34d. 1. Organ inspekcyjny może powierzyć wykonanie określonych czynności inspekcyjnych upoważnionym w tym celu podmiotom. W takim przypadku opłata za wykonanie tych czynności stanowi przychód wykonującego je podmiotu.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje wyniki z wykonanych czynności inspekcyjnych organowi inspekcyjnemu, który na ich podstawie wydaje zaświadczenia z przeprowadzenia inspekcji technicznej.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania czynności inspekcyjnych, oraz sposób ich upoważniania do wykonywania tych czynności, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłosi, w drodze obwieszczenia, wykaz podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności inspekcyjnych.

Art. 34da. 1. Świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, zwane dalej „świadectwem sprzętu nawigacyjnego”, wydawane jest dla następującego sprzętu statku, o którym mowa w art. 30:

1) radarowego sprzętu nawigacyjnego,
2) sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego,
3) tachografów,
4) wskaźników skrętu

– który spełnia wymogi załącznika nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej.

2. Świadectwo sprzętu nawigacyjnego wydaje, na wniosek armatora, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie zaświadczenia potwierdzającego pozytywny wynik z inspekcji sprzętu nawigacyjnego przeprowadzonej przez komisję inspekcyjną, albo upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db.

3. Za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa sprzętu nawigacyjnego, kierując się koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów w Unii Europejskiej.

5. Świadectwo sprzętu nawigacyjnego traci ważność w przypadku, gdy:

1) sprzęt, dla którego zostało wydane to świadectwo, przestał spełniać wymogi określone w załączniku nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, w zakresie badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej, lub

2) instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja sprzętu, dla którego zostało wydane to świadectwo, dokonana została przez podmiot inny niż upoważniony przedsiębiorca, o którym mowa w art. 34db ust. 1.

6. Armator jest obowiązany do zwrotu świadectwa sprzętu nawigacyjnego, które utraciło ważność, do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni od dnia utraty ważności tego świadectwa.

Art. 34db. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek przedsiębiorcy upoważnia go do instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, w sposób zapewniający spełnienie przez sprzęt statku wymagań określonych w załączniku nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, oraz do badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu i sprzętu AIS śródlądowego, tachografów, dla żeglugi śródlądowej w zakresie zgodności z wymaganiami określonymi w załączniku nr 5 normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, o której mowa w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629. Upoważnienie udzielane jest w drodze decyzji.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej upoważnia przedsiębiorcę, który:

1) prowadzi działalność w zakresie instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji sprzętu, o którym mowa w art. 34da ust. 1, oraz w zakresie badania instalacji i działania tego sprzętu;

2) prowadzi działalność, o której mowa w pkt 1, w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629;

3) zapewnia, że działalność, o której mowa w pkt 1, będzie wykonywana w sposób bezstronny.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres wnioskowanego upoważnienia oraz załącza do niego dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 2.

4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, upoważnienia przedsiębiorcy, który nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2.

5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest uprawniony do przeprowadzenia kontroli upoważnionego przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 1, w zakresie spełniania przez niego wymagań, o których mowa w ust. 2, na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca przestał spełniać wymagania określone w ust. 2.

7. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie powiadamia ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o każdym przedsiębiorcy, który uzyskał lub któremu cofnięto upoważnienie.

8. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz upoważnionych przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.

9. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej informuje Komisję Europejską oraz inne właściwe organy państw członkowskich o organach właściwych do upoważniania przedsiębiorców, o których mowa w ust. 1.

Art. 34dc. 1. Upoważniony przedsiębiorca, po przeprowadzeniu przez niego badania, o którym mowa w art. 34db ust. 1, i ustaleniu, że sprzęt spełnia wymagania określone w załączniku nr 2 do dyrektywy 2016/1629, wydaje, na wniosek armatora, świadectwo sprzętu nawigacyjnego.

2. Opłata za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego stanowi przychód upoważnionego przedsiębiorcy, który wydał to świadectwo.

Art. 34e. 1. Armator jest obowiązany:

1) przedstawić statek do inspekcji technicznej:

a) wstępnej – przed wydaniem lub odnowieniem dokumentu bezpieczeństwa statku,

b) okresowej – przed upływem terminów określonych w dokumencie bezpieczeństwa statku;

2) na żądanie organu inspekcyjnego, przedstawić niezwłocznie statek do inspekcji technicznej, przedłożyć wszystkie dokumenty dotyczące jego bezpieczeństwa oraz udzielić wszelkich informacji o stanie bezpieczeństwa statku;

3) na żądanie organu inspekcyjnego, dokonać czynności niezbędnych do umożliwienia przeprowadzenia inspekcji technicznej.

1a. Inspekcję techniczną statku przeprowadza się także w innych przypadkach na wniosek armatora.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3, wlicza się w koszty eksploatacji statku.

3. Inspekcję techniczną przeprowadza się, w miarę możliwości, bez uszczerbku dla eksploatacji statku.

Art. 34f. 1. W przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wzywa armatora do przedstawienia statku do inspekcji technicznej doraźnej.

2. Organ inspekcyjny, na podstawie pozytywnych wyników inspekcji technicznej doraźnej, potwierdza zdolność żeglugową statku.

Art. 34g. 1. W przypadku znaczących zmian lub napraw, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku, w szczególności na stabilność konstrukcji, żeglowność, zdolność wykonywania manewrów, rodzaj i przeznaczenie statku, przed odbyciem następnego rejsu statek jest ponownie poddawany inspekcji technicznej.

2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na podstawie pozytywnego wyniku inspekcji technicznej, wydaje nowe lub zmienia dotychczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej, określając parametry techniczne statku.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej jest obowiązany poinformować organ państwa członkowskiego, w którym wydano lub odnowiono unijne świadectwo zdolności żeglugowej danego statku, o wydaniu nowego świadectwa, odnowieniu lub przedłużeniu dotychczasowego świadectwa lub o dokonanych zmianach w dotychczasowym świadectwie dla tego statku, w terminie 30 dni od dnia wydania nowego świadectwa, odnowienia lub przedłużenia dotychczasowego świadectwa lub dokonania zmian w dotychczasowym świadectwie.

Art. 34h. 1. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statków, o których mowa w art. 30 ust. 1, posiadających zdolność żeglugową stwierdzoną w uzasadnionych przypadkach w wyniku inspekcji, w przypadku gdy:

1) statek, za zgodą dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, ma odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

2) dla tego statku armator złożył wniosek o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – przed wydaniem tego duplikatu;

3) dla tego statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmówił wydania, odnowienia lub cofnął unijne świadectwo zdolności żeglugowej, a jego armator odwołał się od jednej z tych decyzji i postępowanie w tej sprawie nie jest zakończone;

4) uzyskano dokument, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, oraz złożono wniosek o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej – do czasu rozpatrzenia tego wniosku;

5) statek nie spełnia niektórych warunków wymaganych dla wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

6) statek na skutek uszkodzenia nie jest zgodny z danymi zawartymi w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej;

7) dla tego statku przyznano odstępstwa od wymagań technicznych zgodnie z art. 25 ust. 1 lub art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 – przed wydaniem odpowiednich aktów wykonawczych przez Komisję Europejską.

2. Do wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową, a także w przypadku, o którym mowa w ust. 1:

1) pkt 1 – zgodę dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej na odbycie podróży do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

2) pkt 2 – dokument potwierdzający złożenie wniosku o wydanie duplikatu unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający duplikat unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

3) pkt 3 – kopię decyzji o cofnięciu, odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz dokument potwierdzający złożenie odwołania od tej decyzji, jeżeli wniosek złożono do innego organu niż wydający tę decyzję;

4) pkt 4 – kopię zaświadczenia z przeprowadzonej inspekcji technicznej.

3. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej określa się warunki uprawiania żeglugi, w tym wymagania bezpieczeństwa dla statku, niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, biorąc pod uwagę rodzaj, przeznaczenie statku oraz przesłankę wydania tego dokumentu, o której mowa w ust. 1 pkt 1–7.

4. W tymczasowym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, wydanym na podstawie ust. 1 pkt 1, 5 albo 6, określa się także miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży.

5. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony, w przypadku, o którym mowa w ust. 1:

1) pkt 1, 5 i 6 – na okres jednorazowej podróży, jednak nie dłuższy niż miesiąc od dnia wydania tego dokumentu;

2) pkt 2 i 4 – na okres nie dłuższy niż 2 miesiące;

3) pkt 3 – na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy;

4) pkt 7 – na okres 6 miesięcy.

6. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej możliwe jest w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 7.

7. Przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej następuje przez wydanie nowego dokumentu tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. Do tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się odpowiednio art. 33 ust. 3–5.

9. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydane na podstawie ust. 1 pkt 7 przedłuża się do czasu wydania przez Komisję Europejską na podstawie art. 25 ust. 1 albo art. 26 ust. 1 dyrektywy 2016/1629 aktu wykonawczego albo zakończenia postępowania w sprawie wydania takiego aktu, każdorazowo na okres 6 miesięcy.

10. Do wniosku o przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej załącza się kopię dokumentu potwierdzającego zdolność żeglugową.

11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, elementy wniosku o wydanie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz wzór tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, kierując się wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.

Art. 34i. 1. Świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków o nośności nie mniejszej niż 15 t, używanego do przewozu ponad 12 pasażerów, oraz holowników lub pchaczy – innych niż określone w art. 30 ust. 1.

2. Dla statku innego niż wymieniony w ust. 1 i art. 30 ust. 1 wydaje się uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do:

1) jachtów rekreacyjnych i jednostek pływających używanych do amatorskiego połowu ryb;

2) jachtów komercyjnych i jednostek do połowu ryb:

   a) o długości nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 15 kW,

   b) napędzanych wyłącznie siłą ludzkich mięśni.

Art. 34j. 1. W celu wydania świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej statek podlega, na wniosek armatora, przeglądowi technicznemu przeprowadzanemu przez upoważniony w tym celu podmiot.

2. Przeglądowi technicznemu nie podlega:

1) jacht rekreacyjny i jednostka pływająca używana do amatorskiego połowu ryb;

2) jacht komercyjny i jednostka do połowu ryb:

   a) o długości nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie jest wyposażona w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 15 kW,

   b) napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni;

3) jacht posiadający znak zgodności „CE”, przez okres 10 lat od daty wystawienia deklaracji zgodności CE, za wyjątkiem jachtu posiadającego certyfikację w oparciu o moduł A, Aa i A1, pod warunkiem że nie został uszkodzony lub że nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu.

2a. Armator statku zwolnionego z obowiązku przeglądu technicznego, o którym mowa w ust. 2, jest zobowiązany utrzymywać statek w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo żeglugi.

3. Podmiot przeprowadzający przegląd techniczny statku wydaje dokument z przeglądu technicznego, w którym stwierdza, czy statek spełnia wymagania bezpieczeństwa w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, o których mowa w art. 27 pkt 1–3.

4. Świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego lub na podstawie deklaracji zgodności CE, w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób upoważniania podmiotów, o których mowa w ust. 1, do wykonywania przeglądów technicznych statków, uwzględniając konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego i technicznego przy wykonywaniu powierzonych czynności oraz rodzaj i przeznaczenie statku;

2) wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i właściwości manewrowych oraz dotyczące ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statków oraz osób przebywających na statkach, albo uzna za obowiązujące w tym zakresie wymagania określone w przepisach technicznych upoważnionego podmiotu.

Art. 34k. 1. Do wniosku o wydanie świadectwa zdolności żeglugowej należy załączyć:

1) dokument z przeglądu technicznego lub deklarację zgodności CE, w przypadku, o którym mowa w art. 34j ust. 2 pkt 3;

2) świadectwo pomiarowe, jeżeli statek podlega obowiązkowi pomiarowemu;

3) decyzję Transportowego Dozoru Technicznego dopuszczającą do eksploatacji kotły parowe lub zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do procesów technologicznych, jeżeli statek jest wyposażony w takie kotły lub zbiorniki;

4) w przypadku statku nowo zbudowanego, przebudowanego lub wpisanego do rejestru po raz pierwszy, z wyłączeniem statku używanego do uprawiania sportu lub rekreacji, dodatkowo:

   a) orzeczenie Państwowej Inspekcji Pracy o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy,

   b) opinię państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego o dopuszczeniu statku do eksploatacji pod względem wymagań sanitarnych;

5) w przypadku statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji oraz statku używanego do połowu ryb, dodatkowo dokument rejestracyjny.

2. Podstawę do wydania świadectwa zdolności żeglugowej stanowią kopie dokumentów wymienionych w ust. 1 lub wyciągi z tych dokumentów oraz dodatkowo, dla statków do przewozu osób, statków o napędzie mechanicznym do przewozu rzeczy, a także pchania lub holowania, pozytywny wynik ich inspekcji przeprowadzonej przez organ wydający to świadectwo.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wydania świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli nie zostały spełnione warunki określone w ust. 1.

4. W świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się zmian na wniosek armatora.

5. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio w sprawie o wydanie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

6. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio w sprawach o przedłużenie terminu ważności świadectwa zdolności żeglugowej i uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

Art. 34l. 1. Świadectwo zdolności żeglugowej i uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej wydaje się na czas oznaczony w zależności od rodzaju statku, nie dłuższy jednak niż:

1) 5 lat – w przypadku statku o napędzie mechanicznym;

2) 10 lat – w przypadku statku bez napędu mechanicznego.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzory świadectwa zdolności żeglugowej i uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej oraz terminy, na jakie się je wydaje, w zależności od rodzajów statków, o których mowa w art. 34i ust. 1 i 2, tryb ich wydawania, przedłużania, cofania i dokonywania w nich zmian, kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, wymaganiami międzynarodowymi oraz koniecznością ujednolicenia treści stosowanych dokumentów.

3. W przypadku gdy świadectwo zdolności żeglugowej albo uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone lub uległo zniszczeniu, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał to świadectwo, wydaje jego duplikat, na wniosek armatora.

Art. 34m. 1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach statek nieposiadający świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej może być dopuszczony do jednorazowej podróży niezwiązanej z eksploatacją na podstawie jednorazowego zezwolenia wydanego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego dla miejsca rozpoczęcia podróży. W zezwoleniu określa się drogę wodną, warunki uprawiania żeglugi i termin ważności zezwolenia.

2. Statek, któremu cofnięto świadectwo zdolności żeglugowej albo uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej w czasie podróży z przyczyn określonych w art. 34n ust. 1 pkt 3 i 4, może być dopuszczony na podstawie zezwolenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej do jej zakończenia, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu żeglugi lub środowisku. W zezwoleniu określa się drogę wodną, miejsce zakończenia podróży, warunki uprawiania żeglugi i termin ważności zezwolenia.

Art. 34n. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku cofa się w razie:

1) uszkodzenia kadłuba statku lub jego urządzeń zagrażającego bezpieczeństwu żeglugi;

2) przebudowy statku powodującej zmianę jego charakterystyki;

3) utraty lub zawieszenia ważności dokumentów wymienionych w art. 32 ust. 1 pkt 1–3 oraz art. 34k ust. 1 pkt 1–3, które stanowiły podstawę do wydania dokumentu bezpieczeństwa statku;

4) gdy stan techniczny statku nie odpowiada warunkom, które stanowiły podstawę do wydania dokumentu bezpieczeństwa statku.

2. Dokument bezpieczeństwa statku może być cofnięty w razie stwierdzenia zaniedbań zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, pasażerów lub załogi, a także na udokumentowany wniosek Państwowej Inspekcji Pracy, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Transportowego Dozoru Technicznego lub wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska.

3. Dokument bezpieczeństwa statku cofa, w drodze decyzji administracyjnej, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla miejsca, w którym znajduje się statek w czasie stwierdzenia utraty zdolności żeglugowej, zawiadamiając niezwłocznie o tym fakcie armatora statku i organ, który wydał ten dokument.

Art. 34o. 1. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa statku, dokonanie w nim zmian, za wydanie duplikatu, a także za wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 34m, pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

2. Za wydanie, odnowienie lub przedłużenie terminu ważności uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej oraz za wydanie duplikatu tego świadectwa pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

Art. 35. 1. Statek posiada załogę, której skład i kwalifikacje zapewniają 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;

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. 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 przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi do uzyskania tego świadectwa kwalifikacji identyczne jak wymogi zawarte w dyrektywie 2017/2397;

3) świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo trzecie zgodnie z przepisami krajowymi tego państwa, które uzyskało uznanie Komisji Europejskiej zgodnie z art. 10 ust. 5 dyrektywy 2017/2397.

4. Członek załogi statku jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 2 lub 3, wymagane odpowiednio do zajmowanego stanowiska.

5. Przepisów ust. 1–3 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku przeznaczonego lub używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 35a. Do uzyskania albo przedłużenia ważności:

1) unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnego zezwolenia dla kapitana – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statków żeglugi śródlądowej w służbie pokładowej na pokładzie statku żeglugi w trakcie rejsu po śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, a w przypadku śródlądowych dróg wodnych, które nie leżą w całości na terytorium Unii Europejskiej, również na odcinkach położonych poza tym terytorium, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych;

2) dokumentów kwalifikacyjnych innych niż wymienione w pkt 1 – jest wymagana praktyka pływania, liczona w dniach, odbyta przez członków załogi statku żeglugi śródlądowej odpowiednio w służbie pokładowej lub mechanicznej na pokładzie statku w trakcie rejsu po wodach śródlądowych, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych.

Art. 35b. 1. W służbie pokładowej ustala się następujące dokumenty kwalifikacyjne:

1) na poziomie podstawowym:
   a) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej,
   b) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;

2) na poziomie operacyjnym:
   a) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej,
   b) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej,
   c) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej;

3) na poziomie zarządzania:
   a) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej,
   b) szczególne zezwolenie dla kapitana na:
      – uprawianie żeglugi na wodach morskich,
      – uprawianie żeglugi z pomocą radaru,
      – prowadzenie dużego konwoju;

4) do wykonywania szczególnych operacji:
   a) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej,
   b) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;

5) patent żeglarski:
   a) przewoźnika żeglugi śródlądowej,
   b) młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej,
   c) stermotorzysty żeglugi śródlądowej.

2. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie dokumentu stwierdzającego odbycie podstawowego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach, wydanego przez armatora.

3. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej jest wymagane posiadanie umowy o praktyki zawartej przez wnioskodawcę z armatorem albo zaświadczenia wydanego przez uczelnię lub szkołę ponadpodstawową prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej potwierdzających, że wnioskodawca w ramach zajęć prowadzonych przez tę uczelnię lub szkołę ponadpodstawową będzie odbywał praktykę na statkach żeglugi śródlądowej.

4. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia trwającego co najmniej dwa lata i obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego oraz odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni albo

2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku, albo

3) przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia posiadanie:

a) co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub

b) co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej, lub

c) ukończonego szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata

– oraz ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej dziewięć miesięcy i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 90 dni.

5. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej lub świadectwa marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 albo

2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu operacyjnego trwającego co najmniej trzy lata i odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 270 dni.

6. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej lub świadectwa starszego marynarza – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo

2) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo

3) posiadanie co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego jako kapitan żeglugi morskiej, uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.

7. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadającej im wiedzy i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej trzy lata, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia lub po jego ukończeniu praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 360 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego albo

2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej lub świadectwa sternika – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3, uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo

3) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 540 dni lub – w przypadku, w którym wnioskodawca może przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 500 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej – co najmniej 180 dni, uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego, albo

4) posiadanie przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia co najmniej pięcioletniego doświadczenia zawodowego lub co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej lub ukończonego, przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia, szkolenia zawodowego trwającego co najmniej trzy lata, ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia obejmującego standardy kompetencji oraz odpowiadające im wiedzę i umiejętności dla poziomu zarządzania trwającego co najmniej półtora roku, odbycie w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni, a po ukończeniu tego programu odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 180 dni oraz posiadanie świadectwa operatora radiowego.

8. Do uzyskania szczególnego zezwolenia dla kapitana jest wymagane:

1) uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku – w przypadku szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi na wodach morskich lub na uprawianie żeglugi z pomocą radaru;

2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statku niebędącym małym statkiem wynoszącej co najmniej 720 dni, w tym przez co najmniej 540 dni w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwa kapitana – uznanego na podstawie art. 35 ust. 3 i przez co najmniej 180 dni zajmowanie stanowiska sternika dużego konwoju – w przypadku szczególnego zezwolenia na prowadzenie dużego konwoju.

9. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej jest wymagane uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

10. Do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego jest wymagane uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

11. Do uzyskania patentu żeglarskiego przewoźnika żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej wynoszącej co najmniej 300 dni, w tym przez co najmniej 90 dni na promie w charakterze pomocnika przewoźnika, oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo

2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej wynoszącej co najmniej 150 dni, w tym przez co najmniej 90 dni na promie w charakterze pomocnika przewoźnika, uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz przedstawienie dowodu posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej.

12. Do uzyskania patentu żeglarskiego młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 90 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo

2) posiadanie dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 37a ust. 3, potwierdzającego posiadanie uprawnień do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych lub przedstawienie dokumentu potwierdzającego posiadanie doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 180 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej, a także odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 30 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku.

13. Do uzyskania patentu żeglarskiego stermotorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo

2) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 270 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie patentu żeglarskiego młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej, albo

3) posiadanie stopnia chorążego Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej w dziale pokładowym oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku, albo

4) odbycie praktyki pływania w służbie pokładowej na statkach z napędem mechanicznym wynoszącej co najmniej 240 dni, uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku oraz przedstawienie dokumentu potwierdzającego posiadanie doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca zdobył na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej.

14. Dokumenty kwalifikacyjne uprawniają do zajmowania następujących stanowisk na statkach żeglugi śródlądowej oraz do wykonywania następujących czynności:

1) unijne świadectwo kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska młodszego marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej, a po odbyciu dodatkowej 90-dniowej praktyki i jej zatwierdzeniu, również do kierowania małymi statkami bez napędu mechanicznego;

2) unijne świadectwo kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska praktykanta na każdym statku żeglugi śródlądowej;

3) unijne świadectwo kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do:
   a) zajmowania stanowiska:
      – marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej,
      – kierownika obiektu pływającego,
   b) kierowania:
      – małymi statkami bez napędu mechanicznego,
      – scalonymi materiałami pływającymi o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m^2;
4) unijne świadectwo kwalifikacji starszego marynarza żeglugi śródlądowej uprawnia do:
   a) zajmowania stanowiska:
      – starszego marynarza na każdym statku żeglugi śródlądowej,
      – kierownika obiektu pływającego,
   b) kierowania:
      – małymi statkami bez napędu mechanicznego,
      – scalonymi materiałami pływającymi;
5) unijne świadectwo kwalifikacji sternika żeglugi śródlądowej uprawnia do:
   a) zajmowania stanowiska:
      – sternika na każdym statku żeglugi śródlądowej,
      – kierownika obiektu pływającego,
   b) kierowania:
      – małymi statkami bez napędu mechanicznego,
      – scalonymi materiałami pływającymi;
6) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika na każdym statku żeglugi śródlądowej, z uwzględnieniem art. 35e ust. 1;
7) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej uprawnia do zajmowania stanowiska eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na każdym statku pasażerskim żeglugi śródlądowej;
8) unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego uprawnia do zajmowania stanowiska eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego na każdym statku żeglugi śródlądowej napędzanym skroplonym gazem ziemnym;
9) patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika promu nieporuszającego się swobodnie lub łodzi przewozowej bez napędu mechanicznego;
10) patent żeglarski młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika małego statku żeglugi śródlądowej, którego długość kadłuba nie przekracza 10 m;
11) patent żeglarski stermotorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska kierownika na każdym małym statku żeglugi śródlądowej.

Art. 35c. 1. W służbie maszynowej ustala się następujące dokumenty kwalifikacyjne:

1) świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej;
2) patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.

2. Do uzyskania świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo
2) posiadanie co najmniej wykształcenia zasadniczego zawodowego lub wykształcenia zasadniczego branżowego w zakresie: mechaniki, elektrotechniki lub budowy i eksploatacji maszyn, odbycie praktyki pływania na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 180 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z umiejętności praktycznych, albo
3) posiadanie świadectwa ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej, albo

4) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego w żegludze morskiej, albo

5) posiadanie co najmniej stopnia marynarza albo podoficera rezerwy Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej o specjalności motorzysty okrętowego.

3. Do uzyskania patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej jest wymagane spełnienie jednego z poniższych wymagań:

1) odbycie praktyki pływania w służbie maszynowej na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 720 dni oraz uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wiedzy i umiejętności wymaganych na tym stanowisku albo

2) odbycie praktyki pływania w służbie maszynowej na statku niebędącym małym statkiem o napędzie mechanicznym wynoszącej co najmniej 360 dni i w trakcie odbywania tej praktyki posiadanie świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej, albo

3) posiadanie dyplomu oficera mechanika w żegludze morskiej, stopnia oficera służby mechanicznej Marynarki Wojennej albo stopnia oficera Straży Granicznej o specjalności mechanika.

4. W przypadku osób, które posiadają co najmniej świadectwo ukończenia szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej, wymiar praktyki pływania, o której mowa w ust. 3 pkt 1, wynosi 360 dni.

5. W przypadku osób, które posiadają doświadczenie zawodowe uzyskane na statku morskim w charakterze członka załogi w służbie maszynowej, doświadczenie to zalicza się na potrzeby odbycia praktyki pływania, o której mowa odpowiednio w ust. 2 pkt 1 oraz w ust. 3 pkt 1 i 2, w całości.

6. Świadectwo motorzysty żeglugi śródlądowej uprawnia do samodzielnej obsługi urządzeń maszynowych o łącznej mocy maszyn do 300 kW.

7. Patent mechanika statkowego żeglugi śródlądowej uprawnia do zajmowania stanowiska mechanika na każdym statku żeglugi śródlądowej.

Art. 35d. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;

2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;

3) adres zamieszkania wnioskodawcy;

4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;

5) przedmiot wniosku.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:

1) aktualną fotografię o wymiarach 3,5 × 4,5 cm – w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej lub eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;

2) wyciąg pływania będący odpowiednio wyciągiem z:

   a) zatwierdzonych wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy i potwierdzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz:

      – śródlądowe drogi wodne, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku wniosku o wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji,

      – wody śródlądowe, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku pozostałych dokumentów kwalifikacyjnych, lub

   b) książki kontroli pracy sprzętu transportowego lub innego dokumentu potwierdzającego przebieg służby, potwierdzony przez właściwego kierownika jednostki organizacyjnej służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz wody śródlądowe, na których praktyka pływania została odbyta – w przypadku patentów młodszego stermotorzysty i stermotorzysty żeglugi śródlądowej

– w przypadku gdy zgodnie z art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono wymóg odbycia praktyki pływania;

3) wyciąg pływania będący wyciągiem z dokumentu potwierdzającego praktykę pływania na wodach morskich potwierdzony przez właściwy organ lub kopię innego dokumentu stwierdzającego posiadanie morskich kwalifikacji zawodowych – w przypadku gdy zgodnie z art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono wymóg odbycia takiej praktyki pływania lub posiadania takiego dokumentu;

4) zaświadczenie właściwej komisji egzaminacyjnej o uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego, o którego wydanie wnioskodawca się ubiega – w przypadku gdy zgodnie z art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3 określono konieczność przeprowadzenia egzaminu dla tego rodzaju dokumentu;

5) kopię umowy o praktyki zawartej przez wnioskodawcę z armatorem albo zaświadczenie wydane przez uczelnię lub szkołę ponadpodstawową prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej potwierdzające, że wnioskodawca w ramach zajęć prowadzonych przez tę uczelnię lub szkołę ponadpodstawową będzie odbywał praktykę na statkach żeglugi śródlądowej – w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji praktykanta żeglugi śródlądowej;

6) kopię dokumentu potwierdzającego ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia – w przypadku gdy wnioskodawca ukończył taki program szkolenia;

7) kopię świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;

8) kopie dokumentów potwierdzających posiadanie odpowiedniego wykształcenia – w przypadkach przewidzianych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;

9) dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, a w przypadku osób, które nie posiadają takiego dokumentu, wniosek o wydanie dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, o którym mowa w art. 38 ust. 1 – w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;

10) kopię dokumentu potwierdzającego odbycie podstawowego przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach – w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji młodszego marynarza żeglugi śródlądowej;

11) kopię dokumentu, o którym mowa w art. 37a ust. 3, potwierdzającego posiadanie uprawnień do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych – w przypadku patentu żeglarskiego młodszego stermotorzysty żeglugi śródlądowej;

12) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie stopnia chorążego Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej w dziale pokładowym – w przypadku patentu żeglarskiego stermotorzysty żeglugi śródlądowej;

13) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie:

   a) stopnia oficera służby mechanicznej Marynarki Wojennej albo

   b) stopnia oficera Straży Granicznej o specjalności mechanika, albo

   c) dyplomu oficera mechanika w żegludze morskiej

   – w przypadku patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej;

14) kopię dokumentu potwierdzającego posiadanie:

   a) co najmniej stopnia marynarza albo podoficera rezerwy Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej o specjalności motorzysty okrętowego albo

   b) świadectwa motorzysty wachtowego w żegludze morskiej

   – w przypadku świadectwa motorzysty żeglugi śródlądowej.

4. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, wydaje się przez dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

5. Dokumenty, o których mowa w art. 35 ust. 2, wydaje się na okres ważności świadectwa zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, przy czym unijne świadectwo kwalifikacji:

1) kapitana żeglugi śródlądowej – na okres nie dłuższy niż 13 lat;

2) do wykonywania szczególnych operacji – na okres nie dłuższy niż 5 lat.

6. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przedłuża ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2, których ważność wygasła lub wkrótce wygaśnie, na wniosek posiadacza dokumentu.

7. Przedłużenie, o którym mowa w ust. 6, następuje odpowiednio przez wydanie nowego dokumentu albo dokonanie stosownego wpisu w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

8. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji:

1) wydania dokumentu, o którym mowa w art. 35 ust. 2, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki dla wydania takiego dokumentu określone w art. 35a, art. 35b ust. 2–13 i art. 35c ust. 2 i 3 lub gdy wnioskodawca już posiada wnioskowany dokument;

2) przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w art. 35 ust. 2, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki dla przedłużenia ważności takiego dokumentu określone w art. 35a i art. 36a.

Art. 35e. 1. Osoba, która:

1) uprawia żeglugę na znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wodach morskich stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, lub

2) uprawia żeglugę z pomocą radaru, lub

3) prowadzi statek napędzany skroplonym gazem ziemnym, lub

4) prowadzi duży konwój, przez który rozumie się zestaw pchany, którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7000 m^2

– oprócz posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej dodatkowo ma posiadać szczególne zezwolenie dla kapitana, odpowiednie dla rodzaju żeglugi.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz wód morskich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej stanowiących śródlądowe drogi wodne państw członkowskich, które są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 3, i przekazuje go oraz każdą jego zmianę Komisji Europejskiej.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 2, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

4. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie tego 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 wnioskodawcy;

4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;

5) przedmiot wniosku.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się:

1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej – jeżeli wnioskodawca jednocześnie nie występuje o wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;

2) wyciąg pływania będący odpowiednio wyciągiem z zatwierdzonych wpisów w żeglarskiej książeczce pracy lub w dokumencie będącym połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, potwierdzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz śródlądowe drogi wodne, na których została odbyta praktyka pływania – w przypadku szczególnego zezwolenia dla kapitana na prowadzenie dużego konwoju;

3) zaświadczenie właściwej komisji egzaminacyjnej o uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadku szczególnego zezwolenia dla kapitana na uprawianie żeglugi na wodach morskich lub na uprawianie żeglugi z pomocą radaru.

7. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się przez wydanie unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej zawierającego informacje o posiadaniu szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w ust. 1.

8. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4, wydaje się na czas oznaczony, który jest równy okresowi ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej.

9. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, wydaje się jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego, na warunkach określonych w art. 35b ust. 10 i w trybie określonym w art. 35d.

10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wydania szczególnego zezwolenia dla kapitana, 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. 5–10 stosuje się odpowiednio do przedłużenia ważności szczególnego zezwolenia dla kapitana.

Art. 36. 1. Dokument, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 3–5, może uzyskać osoba, która:

1) ukończyła 18 lat, z tym że w przypadku unijnego świadectwa:
   a) praktykanta – ukończyła 15 lat,
   b) młodszego marynarza – ukończyła 16 lat,
   c) marynarza – ukończyła 17 lat;
2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;
3) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadkach i w wymiarze określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3;
4) ukończyła zatwierdzony program szkolenia – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–7;
5) uzyskała pozytywny wynik z egzaminu z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 4–13 i art. 35c ust. 2 i 3.

2. Unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji, o którym mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2, może uzyskać osoba, która:

1) ukończyła 18 lat;
2) wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2;
3) uzyskała pozytywny wynik z egzaminu z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności.

3. Szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, może uzyskać osoba, która:

1) posiada unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub świadectwo kapitana uznane na podstawie art. 35 ust. 3, a w przypadku osoby, która jednocześnie występuje o ten dokument i o unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, spełnia również wymagania niezbędne do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;
2) odbyła wymaganą praktykę pływania na statkach w charakterze członka załogi – w przypadku i w wymiarze określonym w art. 35b ust. 8 pkt 2;
3) uzyskała pozytywny wynik z egzaminu z zakresu wymaganej na tym stanowisku wiedzy i umiejętności – w przypadkach określonych w art. 35b ust. 8 pkt 1.

Art. 36a. 1. Ważność dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, 3–5, przedłuża się osobie, która wykazuje się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2.

2. Przedłużając ważność unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej, uwzględnia się szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 1, 2 i 4, w przypadku gdy takie szczególne zezwolenie dla kapitana było zawarte w dokumencie, którego ważność podlega przedłużeniu.

3. Warunkiem przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej jest wykazywanie się przez osobę stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, oraz uzyskanie ponownie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności lub ukończenie zatwierdzonego programu szkolenia w zakresie unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

4. Warunkiem przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego jest wykazywanie się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzonym świadectwem zdrowia, o którym mowa w art. 36b ust. 2, a także uzyskanie ponownie pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wymaganych na tym stanowisku wiedzy i umiejętności albo odbycie wymaganej praktyki pływania na statkach napędzanych LNG w wymiarze wynoszącym:

1) przynajmniej 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat od dnia złożenia wniosku o przedłużenie lub

2) przynajmniej 90 dni w ciągu poprzedniego roku od dnia złożenia wniosku o przedłużenie.

Art. 36b. 1. Członek załogi statku ma wykazywać się stanem zdrowia odpowiednim do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, potwierdzonym świadectwem zdrowia.

2. Świadectwo zdrowia uznające badaną osobę za zdolną albo niezdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej wydaje, w postaci papierowej, 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 2023 r. poz. 1465 oraz z 2024 r. poz. 878 i 1222), zwanej dalej „Kodeksem pracy”, po dokonaniu oceny stanu zdrowia na podstawie skierowania wydanego przez armatora statku albo na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia. Świadectwo zdrowia zawiera informacje, o których mowa w ust. 3 pkt 1–3, oraz stwierdzenie o zdolności albo niezdolności badanej osoby do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

3. Skierowanie i wniosek, o których mowa w ust. 2, zawierają:

1) imię i nazwisko osoby kierowanej na badania;

2) datę i miejsce urodzenia osoby kierowanej na badania;

3) numer PESEL osoby kierowanej na badania, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość;

4) oznaczenie armatora – w przypadku skierowania wydawanego przez armatora;

5) określenie stanowisk na statkach, które ma zajmować osoba kierowana na badania, wraz ze wskazaniem, że dane stanowiska należą do grupy stanowisk w służbie pokładowej lub mechanicznej, oraz informacją, czy dane stanowiska uprawniają do kierowania statkiem.

4. Stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która powodowałaby, że osoba pełniąca służbę na statku żeglugi jest niezdolna do:

1) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku,

2) pełnienia powierzonych obowiązków lub

3) właściwego postrzegania otoczenia.

5. Do dokonania oceny stanu zdrowia oraz uznania osoby za zdolną do pracy na statkach żeglugi śródlądowej stosuje się standardy dotyczące stanu zdrowia określone w załączniku IV do przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 6 dyrektywy 2017/2397.

6. Lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby badanej.

7. W przypadku gdy członek załogi statku nie spełnia standardów dotyczących stanu zdrowia odpowiedniego 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 do 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.

8. Świadectwo zdrowia niezbędne do wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji oraz wydania lub przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej wydaje się nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentu kwalifikacyjnego.

9. Świadectwo zdrowia w przypadku osób, które ukończyły:

1) 60. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat;

2) 70. rok życia – wydaje się na okres nie dłuższy niż 2 lata.

10. Jeżeli na skutek wystąpienia okoliczności, w wyniku których zachodzi podejrzenie, 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, lub

2) dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, w drodze decyzji

– kieruje członka załogi na badania doraźne.

11. Za okoliczności, o których mowa w ust. 10, uznaje się w szczególności spowodowanie wypadku żeglugowego, udział w wypadku żeglugowym, w którym doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania uszczerbku na zdrowiu, a także stwierdzenie, że członek załogi statku wykonywał swoje obowiązki w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

12. Badania doraźne przeprowadza się w celu określenia zdolności albo niezdolności do pracy na statkach żeglugi śródlądowej w związku z podejrzeniem wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 10.

13. Po przeprowadzeniu badań doraźnych lekarz wydaje świadectwo zdrowia potwierdzające zdolność albo niezdolność do pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

14. Osoba badana lub armator, którzy nie godzą się z treścią wydanego świadectwa zdrowia, mogą wystąpić w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania, za pośrednictwem lekarza, który wydał to świadectwo, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.

15. Lekarz, który przeprowadzał badanie, przesyła wniosek o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego, wraz z dokumentacją lekarską, do właściwego wojewódzkiego ośrodka medycyny pracy w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego wniosku.

16. Ponowne badanie lekarskie przeprowadza się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o przeprowadzenie ponownego badania lekarskiego przez właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy.

17. Ocena stanu zdrowia oraz badanie doraźne, o których mowa w ust. 2 i 10, są przeprowadzane na koszt armatora, z tym że w przypadku badań przeprowadzanych na wniosek osoby ubiegającej się o świadectwo zdrowia przeprowadza się je na koszt wnioskodawcy.

18. Ocena stanu zdrowia oraz badanie doraźne, o których mowa odpowiednio w ust. 2 i 10, nie stanowią badań lekarskich w rozumieniu art. 229 Kodeksu pracy.

19. Osoba, której wydano świadectwo zdrowia, jest obowiązana do:

1) niezwłocznego przedstawienia świadectwa zdrowia armatorowi;

2) przechowywania i przedkładania świadectwa zdrowia do wglądu organom właściwym do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej.

20. Uznaje się świadectwa zdrowia wydane zgodnie z dyrektywą 2017/2397 w innych państwach członkowskich.

21. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może określić, w drodze rozporządzenia, wzór świadectwa zdrowia, kierując się potrzebą zapewnienia ujednolicenia wzoru tych świadectw z wzorami stosowanymi w pozostałych państwach członkowskich.

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 żeglugi śródlądowej lub dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2 i 4, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e 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, z wyjątkiem unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej;

3) jednostkę edukacyjną – w przypadku egzaminów organizowanych w ramach szkolenia prowadzonego na podstawie zatwierdzonego programu szkolenia.

2. Przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej, przewodniczących terenowych komisji egzaminacyjnych i zastępców przewodniczącego centralnej komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

3. W skład komisji egzaminacyjnej, oprócz osób wymienionych w ust. 2, wchodzą także egzaminatorzy oraz sekretarz, z tym że w skład centralnej komisji egzaminacyjnej wchodzą ponadto:

1) przedstawiciel Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie;

2) przedstawiciel dyrektora urzędu morskiego – w przypadku egzaminów na szczególne zezwolenie dla kapitana do uprawiania żeglugi na wodach morskich, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 1;

3) osoba posiadająca uprawnienia pilotowe, o których mowa w art. 50 ust. 4, dla danej drogi wodnej albo jej odcinka oraz doświadczenie w zakresie pilotażu na tej drodze wodnej, której uprawnienie dotyczy – w przypadku egzaminu na uprawnienia pilotowe.

4. Egzaminatorów i sekretarza komisji egzaminacyjnej powołują przewodniczący właściwych komisji egzaminacyjnych. Egzaminatorów powołuje się spośród osób umieszczonych na liście egzaminatorów ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, o której mowa w art. 36d ust. 1.

5. W skład komisji egzaminacyjnej może wchodzić przedstawiciel ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

6. Za udział w posiedzeniu komisji egzaminacyjnej członkom komisji egzaminacyjnej, z wyjątkiem członka komisji egzaminacyjnej, o którym mowa w ust. 5, przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 100 zł i nie wyższej niż 500 zł. Egzaminatorowi przysługuje dodatkowo wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 20 zł i nie wyższej niż 100 zł za przeegzaminowanie jednej osoby z jednego przedmiotu.

7. Członkom komisji egzaminacyjnej przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu udziału w egzaminach na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

8. Wydatki związane z działalnością komisji egzaminacyjnych są pokrywane z budżetu urzędów żeglugi śródlądowej.

9. Do wydatków, o których mowa w ust. 8, zalicza się także wydatki poniesione na organizację egzaminów, w tym:

1) najem pomieszczeń, w których odbywają się egzaminy;

2) zapewnienie statków i innego wyposażenia niezbędnego do organizacji egzaminów;

3) noclegi członków komisji egzaminacyjnej, w przypadku egzaminów, których organizacja wymaga zapewnienia takich noclegów.

10. Egzaminy przeprowadzają komisje egzaminacyjne na podstawie zakresu wymagań egzaminacyjnych określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1, zgodnie ze szczegółowym trybem przeprowadzania egzaminu i sposobem działania komisji egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1.

11. Egzaminy przeprowadza się w miarę napływu wniosków, nie rzadziej jednak niż dwa razy w ciągu roku. Komisja egzaminacyjna może przeprowadzać egzaminy na sesjach wyjazdowych.

12. Egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności składa się z części teoretycznej przeprowadzanej w formie pisemnej lub ustnej lub z części praktycznej.

13. Ustala się następującą skalę ocen z egzaminu teoretycznego i praktycznego – ocena pozytywna albo ocena negatywna.

14. Uzyskanie oceny negatywnej z któregokolwiek z przedmiotów jest jednoznaczne z uzyskaniem negatywnej oceny z egzaminu teoretycznego i wyklucza dopuszczenie do egzaminu z umiejętności praktycznych.

15. Z przebiegu egzaminu z części teoretycznej i praktycznej sporządza się protokoły. Ostateczna ocena z egzaminu jest wpisywana do protokołu końcowego.

16. Przepisów ust. 2–15 nie stosuje się w przypadku egzaminów organizowanych przez jednostkę edukacyjną w ramach zatwierdzonego programu szkolenia.

Art. 36d. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej prowadzi listę egzaminatorów z podziałem według egzaminów przeprowadzanych w celu uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2, oraz szczególnego zezwolenia dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.

2. Lista egzaminatorów 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. Na listę egzaminatorów może być wpisana osoba, która:

1) posiada wiedzę i doświadczenie pozwalające na ocenę wiedzy i umiejętności określonych w wymaganiach egzaminacyjnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;

2) nie była 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 środka działającego podobnie do alkoholu lub

   d) przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu.

5. Osoba, która ubiega 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. 5, zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;

2) adres zamieszkania wnioskodawcy;

3) informacje o posiadanych wiedzy i doświadczeniu, o których mowa w ust. 4 pkt 1, w tym informacje o posiadanych dokumentach kwalifikacyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej lub morskiej oraz o posiadanym wykształceniu;

4) przedmiot wniosku, w tym wskazanie dokumentów kwalifikacyjnych, których ma dotyczyć wpis.

7. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, załącza się:

1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1;

2) oświadczenie wnioskodawcy, że nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za czyny, o których mowa w ust. 4 pkt 2.

8. Oświadczenie wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, zawiera imię i nazwisko wnioskodawcy oraz jego podpis. Oświadczenie wnioskodawcy składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

9. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w terminie 60 dni od dnia wpłynięcia kompletnego wniosku sporządza opinię w zakresie spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1, i przekazuje ją do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 5, i dokumentami, o których mowa w ust. 7.

10. Opinia, o której mowa w ust. 9, zawiera informacje dotyczące wnioskodawcy, w tym informacje, o których mowa w ust. 6 pkt 1 i 2.

11. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wpisuje wnioskodawcę na listę egzaminatorów po dokonaniu oceny spełniania przez wnioskodawcę wymagań, o których mowa w ust. 4, na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 9.

12. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej odmawia, w drodze decyzji, wpisania wnioskodawcy na listę egzaminatorów, jeżeli wnioskodawca nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 4.

13. 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. 4,

   b) dopuścił się rażącego naruszenia obowiązków egzaminatora.

14. 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, zwana dalej „kandydatem”, składa do właściwej komisji egzaminacyjnej wniosek o przystąpienie do egzaminu wraz z potwierdzonymi kopiami dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin. Nie później niż na 7 dni przed dniem egzaminu kandydat przedstawia dowód uiszczenia opłaty za egzamin.

2. Wniosek zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko kandydata;

2) adres zamieszkania kandydata;

3) przedmiot wniosku, w tym wskazanie rodzaju dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.

3. Przed przystąpieniem do egzaminu komisja egzaminacyjna sprawdza, czy kandydat spełnia wymagania konieczne do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin.

4. W przypadku niespełnienia wymagań koniecznych do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin, komisja egzaminacyjna wzywa kandydata do uzupełnienia braków w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku bezskutecznego upływu terminu zwraca przedłożone dokumenty.

5. Jeżeli wymagania egzaminacyjne konieczne do uzyskania dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana przewidują egzamin praktyczny, taki egzamin przeprowadza się na statku, którego rodzaj i wyposażenie pozwoli na sprawdzenie wiedzy i umiejętności wymaganych dla dokumentu kwalifikacyjnego lub szczególnego zezwolenia dla kapitana, którego ma dotyczyć egzamin, z tym że w przypadku egzaminu na:

1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1 pkt 2 – egzamin może zostać przeprowadzony również na symulatorze, który uzyskał zatwierdzenie, o którym mowa w art. 36k, do tego rodzaju egzaminu;

2) unijne świadectwo kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – egzamin może zostać przeprowadzony również na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.

6. Do egzaminu nie może przystąpić kandydat:

1) niespełniający wymagań koniecznych do uzyskania dokumentu, którego ma dotyczyć egzamin;

2) w stosunku do którego wydano decyzję, o której mowa w art. 36g ust. 1, 2, 5 i 7 – w okresie i w zakresie obowiązywania tej decyzji;

3) nieposiadający dokumentu tożsamości;

4) co do którego na podstawie badania, o którym mowa w ust. 7, ustalono, że znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, lub który odmówił poddania się takiemu badaniu, lub nie można było przeprowadzić takiego badania na miejscu;

5) który nie przedstawił dowodu uiszczenia opłaty za egzamin.

7. W przypadku podejrzenia, że kandydat znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, przewodniczący komisji wzywa uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego do przeprowadzenia badania osoby egzaminowanej w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

8. Badanie, o którym mowa w ust. 7, przeprowadza się, w miarę możliwości, na miejscu.

9. Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu przeprowadza się przy użyciu urządzeń elektronicznych dokonujących pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu.

10. Przepisu ust. 9 nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym lub osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi.

11. Warunki oraz sposób przeprowadzania badań w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sposób ich dokumentowania oraz weryfikacji określają przepisy wydane na podstawie art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2023 r. poz. 2151).

12. Badanie w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu przeprowadza się przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego.

13. Przepisu ust. 12 nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie metodą niewymagającą badania laboratoryjnego albo osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu.

14. Dopuszcza się badanie krwi lub moczu jako następstwo badania przeprowadzonego metodą, o której mowa w ust. 12, albo jeżeli nie ma możliwości wykorzystania tej metody.

15. Wykaz środków działających podobnie do alkoholu oraz warunki i sposób przeprowadzania badań na ich obecność określają przepisy wydane na podstawie art. 129j ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

16. Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności w organizmie środka działającego podobnie do alkoholu nie może naruszać godności, intymności oraz innych dóbr osobistych osoby badanej.

17. O wyniku badania, o którym mowa w ust. 7, uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego niezwłocznie informuje przewodniczącego komisji.

18. Na okoliczność nieprzystąpienia osoby do egzaminu z powodu, o którym mowa w ust. 6 pkt 4, przewodniczący komisji sporządza notatkę, którą załącza się do akt sprawy.

19. Notatkę, o której mowa w ust. 18, sporządza się wyłącznie na potrzeby komisji egzaminacyjnej i przechowuje przez okres 5 lat od dnia jej sporządzenia w urzędzie żeglugi śródlądowej, przy którym działa komisja egzaminacyjna. Notatka ta nie może być udostępniana innym osobom i podmiotom, jeżeli uprawnienie takie nie wynika z odrębnych przepisów.

20. Osoba, która nie przystąpiła do egzaminu w związku z koniecznością przeprowadzenia badania, o którym mowa w ust. 7, a którego wynik nie wykazał zawartości w organizmie alkoholu lub obecności w organizmie środka działającego podobnie do alkoholu, może przystąpić do egzaminu w innym terminie, bez konieczności ponownego uiszczenia opłaty za egzamin.

21. Opłata za egzamin uiszczona przez osobę, która odmówiła poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 7, albo u której takie badanie potwierdziło zawartość w organizmie alkoholu lub obecność w organizmie środka działającego podobnie do alkoholu, nie podlega zwrotowi.

22. Egzaminator podlega wyłączeniu od przeprowadzenia egzaminu w przypadkach, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), lub w przypadku, gdy z innych przyczyn występuje konflikt interesu.

23. Komisja egzaminacyjna wydaje zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności, wskazując w nim nazwę dokumentu, którego dotyczył egzamin.

24. Komisja egzaminacyjna na wniosek osoby, która zdała egzamin praktyczny, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzony na symulatorze, wydaje świadectwo potwierdzające zdanie egzaminu praktycznego.

25. Uznaje się świadectwo potwierdzające zdanie egzaminu praktycznego, o którym mowa w ust. 5 pkt 1, przeprowadzonego na symulatorze, wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego.

Art. 36f. 1. Osoba, której wydano dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, jest obowiązana zawiadomić dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, który wydał ten dokument, o:

1) utracie dokumentu lub jego zniszczeniu w stopniu powodującym jego nieczytelność,

2) zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nim zawartych

– w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

2. Na wniosek osoby, której wydano dokument kwalifikacyjny, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej odpowiednio:

1) wydaje nowy dokument pod warunkiem:

   a) złożenia oświadczenia o utracie dokumentu albo

   b) zwrotu zniszczonego dokumentu;

2) dokonuje zmian w dokumencie, a gdy nie jest to możliwe, wydaje nowy dokument pod warunkiem zwrotu dokumentu wymagającego zmiany danych.

3. Oświadczenie wnioskodawcy, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 36g. 1. W przypadku zaistnienia przesłanki wskazującej, że osoba posiadająca dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1, nie spełnia już wymogów określonych odpowiednio w art. 36 ust. 1–3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej cofa, w drodze decyzji, ten dokument lub zezwolenie.

2. Ze względów bezpieczeństwa lub w celu zapewnienia porządku publicznego, w tym w szczególności w przypadkach, o których mowa w art. 56 pkt 2 i 3, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może, w drodze decyzji, zawiesić dokument kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 35 ust. 2, lub szczególne zezwolenie dla kapitana, o którym mowa w art. 35e ust. 1.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 lub 2, jeżeli dotyczy to 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 zawieszenie 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, w drodze decyzji, zakazuje osobie, której dotyczy wniosek, zajmowania stanowiska członka załogi statku na śródlądowych drogach wodnych oraz innych wodach śródlądowych znajdujących się 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 właściwy 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 właściwy 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 określony w pkt 1, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa lub zapewnienia porządku publicznego.

8. Zawieszenie dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 7 pkt 2, następuje na okres nie dłuższy niż 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 zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych (Dz. Urz. UE L 100 z 01.04.2020, str. 1).

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 bazach, o których mowa w ust. 1, o tym fakcie, a także zapewnia dostęp tej osobie do dotyczących jej danych i możliwość uzyskania ich kopii.

Art. 36i. 1. Szkolenia, o których mowa w art. 35b ust. 4–7, oraz szkolenie, o którym mowa w art. 36a ust. 3, są prowadzone przez jednostki edukacyjne.

2. Jednostkami edukacyjnymi są uczelnie oraz szkoły ponadpodstawowe prowadzące kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami 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 szkolenia, formy prowadzenia zajęć, procedury dotyczące prowadzenia szkolenia, w tym również symulatory, jeżeli są wykorzystywane w szkoleniu, oraz materiały szkoleniowe umożliwiają kandydatom osiągnięcie wymaganych wiedzy i umiejętności dla uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych objętych uznaniem;

2) posiada wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną wykazującą się znajomością zagadnień objętych programem szkolenia;

3) posiada ważny certyfikat systemu zarządzania jakością obejmujący procesy dotyczące szkolenia i przeprowadzania egzaminów.

4. Do wniosku o uznanie załącza 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) informacje dotyczące kadry dydaktycznej, w szczególności posiadane kwalifikacje i doświadczenie;

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 wydawanych po zakończeniu programu szkolenia.

5. Do wniosku o uznanie 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, oraz kontrolę jednostki edukacyjnej, o której mowa w art. 36j ust. 2 pkt 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 osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, kształcenia lub przeprowadzania audytów.

8. W skład komisji, o której mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może powoływać ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie, o którym mowa w ust. 7.

9. Komisja, o której mowa w ust. 6, dokonuje oceny wniosku o uznanie i załączonych dokumentów oraz przeprowadza kontrolę, o której mowa w art. 36j ust. 2 pkt 3, mającą na celu weryfikację zgodności złożonych dokumentów ze stanem faktycznym.

10. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania zawierającego wykaz zatwierdzonych programów szkoleń.

11. Certyfikat uznania, o którym mowa w ust. 10, wydaje się na okres 5 lat, z tym że na wniosek jednostki edukacyjnej może on zostać odnowiony 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 programów szkoleń oraz programów szkoleń, dla których zawieszono lub cofnięto uznanie na podstawie art. 36j ust. 5 lub 8, i przekazuje go oraz każdą jego zmianę Komisji Europejskiej.

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 zatwierdzonego przez inne państwo członkowskie programu szkolenia.

18. Ekspertom zewnętrznym powołanym w skład komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje wynagrodzenie w wysokości ustalonej w umowie zawieranej z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.

19. Ekspertom zewnętrznym powołanym w skład komisji, o której mowa w ust. 6, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z pracami tej komisji na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

20. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty podróży i noclegów ekspertów zewnętrznych, ponoszone w związku z udziałem w pracach komisji, o której mowa w ust. 6, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej.

Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sprawuje nadzór nad szkoleniami objętymi uznaniem, prowadzonymi przez uznane jednostki edukacyjne w zakresie zgodności tych szkoleń z przepisami ustawy.

2. W ramach nadzoru minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ma prawo:

1) żądać od jednostki edukacyjnej udostępnienia dokumentów związanych z prowadzonymi przez nią szkoleniami objętymi uznaniem lub kopii tych dokumentów oraz zapoznawania się z ich treścią, a także przekazania wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących działalności jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;

2) wydawać wytyczne wiążące jednostki edukacyjne w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem;

3) przeprowadzać kontrolę jednostki edukacyjnej w zakresie prowadzenia szkoleń objętych uznaniem.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej przeprowadza kontrolę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, na potrzeby uznania lub odnowienia uznania jednostki edukacyjnej lub w przypadku uzasadnionego podejrzenia wystąpienia w jednostce edukacyjnej nieprawidłowości w zakresie prowadzonych szkoleń objętych uznaniem.

4. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stwierdzonego w wyniku kontroli stanu faktycznego, w tym ujawnionych nieprawidłowości, wraz z określeniem terminu ich usunięcia.

5. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli 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 przeszkodę do osiągnięcia 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 których mowa w ust. 5, jeżeli do czasu ich wydania jednostka edukacyjna wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych 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 zawieszenia uznania.

8. 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 objętych uznaniem z wymaganiami, o których mowa w art. 36i ust. 3.

9. W okresie zawieszenia uznania prowadzone przez jednostkę edukacyjną nowe szkolenia nie są objęte uznaniem. Dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest możliwe jedynie pod warunkiem przedstawienia ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej doraźnego rozwiązania umożliwiającego ich prawidłowe ukończenie.

10. Od dnia cofnięcia uznania jednostka edukacyjna nie może rozpocząć nowego szkolenia, a dokończenie trwających szkoleń objętych uznaniem jest prowadzone pod 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. 36k. 1. Symulator, na którym mają się odbywać egzaminy, o których mowa w art. 36e ust. 5 pkt 1, posiada zatwierdzenie.

2. Zatwierdzenie jest wydawane na wniosek zarządcy symulatora przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się ten symulator, jeżeli symulator spełnia standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów określone w załączniku III przepisów wydanych na podstawie art. 21 ust. 2 dyrektywy 2017/2397.

3. Przy dokonywaniu oceny spełniania standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, w tym również na potrzeby kontroli, o której mowa w ust. 7, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może korzystać:

1) ze wsparcia ekspertów zewnętrznych posiadających wiedzę i doświadczenie w zakresie żeglugi śródlądowej, żeglugi morskiej, symulatorów lub radarowego sprzętu nawigacyjnego;

2) z ekspertyz i dokumentów przedstawianych przez zarządcę symulatora.

4. W zatwierdzeniu określa się egzaminy, które mogą być przeprowadzane na symulatorze.

5. Zarządca symulatora zapewnia niedyskryminacyjne zasady dostępu do symulatora, w szczególności ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie lub orientację seksualną.

6. Uznaje się symulatory, które uzyskały zatwierdzenie przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, bez konieczności dokonywania oceny, o której mowa w ust. 3.

7. W przypadku uzasadnionego podejrzenia, że symulator przestał spełniać standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza, na zasadach i w trybie określonych w przepisach rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, kontrolę w celu dokonania oceny, czy symulator spełnia te standardy.

8. Ekspertom zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w umowie zawieranej z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej.

9. Ekspertom zewnętrznym, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przysługuje zwrot kosztów podróży i noclegów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ponoszonych w związku z czynnościami, o których mowa w ust. 3, na zasadach określonych w przepisach dotyczących należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju.

10. Wydatki na wynagrodzenia oraz koszty podróży i noclegów ekspertów zewnętrznych, o których mowa w ust. 3 pkt 1, są pokrywane z budżetu państwa, z części, której dysponentem jest dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

11. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół zawierający w szczególności opis stanu faktycznego stwierdzonego w wyniku kontroli, w tym ujawnionych nieprawidłowości wraz z określeniem terminu ich usunięcia.

12. 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.

13. Nie wydaje się decyzji, o których mowa w ust. 12, jeżeli do czasu ich wydania zarządca symulatora wykaże, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do wydania tych decyzji.

14. Okres zawieszenia, o którym mowa w ust. 12 pkt 1, może zostać skrócony, w drodze decyzji, na wniosek zarządcy symulatora, jeżeli wykaże on, że usunięte zostały naruszenia stanowiące podstawę do zawieszenia zatwierdzenia symulatora.

15. 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 standardów, o których mowa w ust. 2.

16. W okresie zawieszenia zatwierdzenia symulatora na symulatorze nie mogą być przeprowadzane egzaminy.

17. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przekazuje niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej informację o zatwierdzeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zatwierdzenia symulatora.

18. 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 zezwolenie dla kapitana lub świadectwo potwierdzające zdanie egzaminu praktycznego.

19. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej sporządza wykaz zatwierdzonych symulatorów zawierający informacje, o których mowa w ust. 17, i przekazuje go oraz każdą jego zmianę Komisji Europejskiej.

20. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej publikuje wykaz, o którym mowa w ust. 19, na stronie internetowej urzędu zapewniającego jego obsługę.

Art. 36l. Za wydanie dokumentu kwalifikacyjnego, za przedłużenie ważności dokumentu kwalifikacyjnego, w tym szczególnego zezwolenia dla kapitana, za przeprowadzenie egzaminu oraz za zatwierdzenie symulatora pobiera się opłaty w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 37. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wykaz stanowisk na statkach,

2) minimalny skład załogi na śródlądowych drogach wodnych:

   a) statku bez napędu mechanicznego wchodzącego w skład zestawu holowanego,

   b) statku towarowego o napędzie mechanicznym,

   c) holownika,

   d) lodołamacza,

   e) statku pasażerskiego,

   f) pchacza, zestawu pchanego oraz zestawu sprzężonego

   – w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy,

3) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych,

4) szczegółowy tryb przeprowadzania egzaminu i sposób działania komisji egzaminacyjnych i szczegółowe warunki wynagradzania członków tych komisji

– kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi, koniecznością posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności przez członków załogi statków w zakresie żeglugi śródlądowej, sprawnym działaniem komisji egzaminacyjnych oraz rzetelnym przeprowadzaniem egzaminów.

2. (uchylony)

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ustala minimalny skład załogi scalonych materiałów pływających oraz statku innego niż wskazany w ust. 1 pkt 2, biorąc pod uwagę rodzaj statku i system jego eksploatacji oraz kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.

Art. 37a. 1. Prowadzenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji, zwane dalej „uprawianiem turystyki wodnej”, wymaga:

1) posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa;

2) przestrzegania zasad bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej.

2. Przepisy ust. 1 dotyczą statków przeznaczonych do uprawiania turystyki wodnej:

1) o napędzie żaglowym (jachtów żaglowych), które mogą być wyposażone w pomocniczy napęd mechaniczny;

2) o napędzie mechanicznym (jachtów motorowych), w tym także skuterów wodnych, łodzi pneumatycznych i poduszkowców;

3) o napędzie innym niż żaglowy lub mechaniczny.

3. Uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy.

4. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h. W przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. Wymóg ten nie dotyczy osób posiadających kwalifikacje z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

5. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb przeprowadzania szkolenia, o którym mowa w ust. 4, wzór dokumentu potwierdzającego odbycie szkolenia oraz wykaz kwalifikacji z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

6. Osoba, która uzyskała uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej w innym państwie, może uprawiać turystykę wodną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie posiadanych uprawnień potwierdzonych stosownym dokumentem.

7. Dokument, o którym mowa w ust. 3, określający uprawnienia do prowadzenia określonej wielkości jachtów żaglowych albo motorowych na określonych wodach wydaje właściwy polski związek sportowy osobom posiadającym odpowiednią wiedzę i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz spełniającym inne wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 15.

8. Jeżeli do uzyskania dokumentu, o którym mowa w ust. 3, niezbędne jest zdanie egzaminu potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa, egzamin ten przeprowadza właściwy polski związek sportowy lub podmiot upoważniony przez ministra właściwego do spraw kultury fizycznej zwany dalej „podmiotem upoważnionym".

9. Za przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w ust. 8, pobiera się opłatę, która stanowi dochód właściwego polskiego związku sportowego lub podmiotu upoważnionego.

10. Za czynności związane z wydaniem dokumentu, o którym mowa w ust. 3, pobiera się opłatę, która stanowi dochód właściwego polskiego związku sportowego.

11. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 9 i 10, nie może być wyższa niż:

1) 500 zł – za przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w ust. 8,

2) 50 zł – za wydanie dokumentu, o którym mowa w ust. 3

– przy czym opłaty dla uczniów i studentów w wieku do 26 lat podlegają obniżeniu o 50 %.

12. Właściwy polski związek sportowy prowadzi ewidencję wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 3, oraz gromadzi zaświadczenia ze zdania egzaminu będące podstawą do wydania tych dokumentów.

13. (uchylony)

14. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zachowania bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

15. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wymagania niezbędne do uzyskania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień, w szczególności dotyczące wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa, oraz odpowiadający im zakres uprawnień do prowadzenia jachtów żaglowych albo motorowych,

2) sposób i tryb przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w ust. 8,

3) wzór zaświadczenia ze zdania egzaminu,

4) wzory dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień,

5) wysokość opłat za przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w ust. 8, oraz za czynności związane z wydaniem dokumentu, o którym mowa w ust. 3,

– biorąc pod uwagę bezpieczeństwo żeglugi, konieczność zapewnienia jednolitego sposobu prowadzenia egzaminu, zakres uprawnień uzyskiwanych po zdaniu egzaminu, koszty poniesione przez właściwy polski związek sportowy lub podmiot upoważniony oraz warunki wskazane w ust. 11.

Art. 37aa. Prowadzenie działań ratowniczych przez ochotnicze straże pożarne na jednostkach pływających wyposażonych w napęd mechaniczny o mocy silnika do 20 kW oraz długości kadłuba do 7,5 m nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydawanego przez właściwy polski związek sportowy.

Art. 37b. 1. Podmiot ubiegający się o upoważnienie do przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w art. 37a ust. 8, składa do ministra właściwego do spraw kultury fizycznej wniosek o upoważnienie do przeprowadzania egzaminu.

2. Do wniosku o upoważnienie do przeprowadzania egzaminu dołącza się:

1) wykaz kadry przeprowadzającej egzamin;

2) informację na temat obiektów wykorzystywanych do przeprowadzania egzaminu;

3) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego albo z innego rejestru właściwego dla formy organizacyjnej podmiotu ubiegającego się o upoważnienie;

4) numer identyfikacji podatkowej (NIP);

5) numer identyfikacji REGON, o ile wnioskodawca taki posiada.

3. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej udziela, w drodze decyzji, upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, w terminie 4 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2.

4. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej odmawia, w drodze decyzji, udzielenia upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wnioskodawca nie przedłoży dokumentów, o których mowa w ust. 2, albo jeżeli nie posiada odpowiednich warunków kadrowych i organizacyjnych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 8.

5. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej cofa, w drodze decyzji, udzielone upoważnienie, o którym mowa w ust. 1 jeżeli podmiot upoważniony przestaje spełniać warunki udzielonego upoważnienia.

6. Nadzór nad przeprowadzaniem egzaminu przez podmiot upoważniony sprawuje minister właściwy do spraw kultury fizycznej.

7. W ramach sprawowanego nadzoru minister właściwy do spraw kultury fizycznej ma prawo żądać udostępnienia dokumentów, pisemnych wyjaśnień dotyczących przeprowadzanego egzaminu oraz dokonywać kontroli. Do przeprowadzania kontroli podmiotu upoważnionego stosuje się odpowiednio przepisy art. 16 ust. 3a i 4 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2024 r. poz. 1488).

8. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określą, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe warunki uzyskiwania upoważnienia do przeprowadzania egzaminu,

2) warunki kadrowe i organizacyjne, konieczne dla prawidłowego przeprowadzania egzaminu

– biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia jednolitego sposobu prowadzenia egzaminu oraz najwyższego poziomu kształcenia.

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 osobie posiadającej wyłącznie unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej. Pozostałym osobom wydaje się dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

3. Uznaje się żeglarskie książeczki pracy wydane:

1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;

2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne dla wydawania żeglarskiej książeczki pracy 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. Członek załogi statku jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 lub 3.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do załóg statków przeznaczonych lub używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 39. 1. Żeglarską książeczkę pracy wydaje, na wniosek, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na czas nieokreślony.

2. Wniosek zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;

2) datę i miejsce urodzenia wnioskodawcy;

3) adres zamieszkania wnioskodawcy;

4) numer identyfikacyjny członka załogi – jeżeli został nadany;

5) przedmiot wniosku.

3. Do wniosku załącza się:

1) aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach 3,5 × 4,5 cm;

2) kopię dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2.

4. Przepisu ust. 3 pkt 2 nie stosuje się w przypadku osoby, która jednocześnie z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, występuje z wnioskiem o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 35 ust. 2.

5. W razie zniszczenia żeglarskiej książeczki pracy w stopniu uniemożliwiającym korzystanie z niej lub braku miejsc do dokonywania wpisów dotychczasową książeczkę wymienia się, na wniosek jej posiadacza, na nową żeglarską książeczkę pracy.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, załącza się aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach 3,5 × 4,5 cm oraz dotychczasową żeglarską książeczkę pracy.

7. Dokonując wymiany żeglarskiej książeczki pracy na nową, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej dokonuje na pierwszej stronie dotychczasowej żeglarskiej książeczki pracy odcisku prostokątnego stempla o wymiarach 9 × 3 cm w kolorze czerwonym, o treści „ANULOWANO" i zwraca dotychczasową żeglarską książeczkę pracy jej posiadaczowi.

8. W razie utraty żeglarskiej książeczki pracy wydaje się nową żeglarską książeczkę pracy na wniosek osoby, która utraciła dotychczasową żeglarską książeczkę pracy.

9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 8, załącza się aktualną fotografię wnioskodawcy o wymiarach 3,5 × 4,5 cm oraz pisemne oświadczenie wyjaśniające przyczyny utraty dotychczasowej żeglarskiej książeczki pracy.

10. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w unijnej bazie danych prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/473 z dnia 20 stycznia 2019 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do norm dotyczących baz danych na temat unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych informacje o wydanych, wymienionych oraz utraconych żeglarskich książeczkach pracy.

11. Informacje, o których mowa w ust. 10, obejmują imię i nazwisko posiadacza żeglarskiej książeczki pracy oraz numer identyfikacyjny członka załogi, numer seryjny żeglarskiej książeczki pracy, datę jej wydania oraz nazwę organu wydającego.

12. Za wydanie żeglarskiej książeczki pracy pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

13. Za wymianę żeglarskiej książeczki pracy pobiera się opłatę w wysokości określonej dla wydania żeglarskiej książeczki pracy.

14. Przepisy ust. 1–13 stosuje się odpowiednio do dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

Art. 39a. 1. Kierownik statku jest obowiązany 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 należy dokonywać starannie, pismem czytelnym, bez używania skrótów. Wpisanych wyrazów nie wolno przerabiać oraz czynić nieczytelnymi. Omyłki prostuje się przez przekreślenie błędnego wyrazu w sposób pozwalający na odczytanie pierwotnego tekstu i wpisanie prawidłowego wyrazu.

3. Wpisów należy dokonywać na bieżąco na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym. Wpisów dotyczących zakończenia podróży należy dokonać najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnej podróży.

4. Zatwierdzenia wpisów dokonuje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na podstawie wpisów w dzienniku pokładowym lub innych dokumentach potwierdzających praktykę pływania, po sprawdzeniu ich poprawności i rzetelności. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ma prawo zażądać przedłożenia dzienników pokładowych, ich wyciągów lub innych dokumentów potwierdzających praktykę pływania.

5. W celu zatwierdzenia wpisów posiadacz żeglarskiej książeczki pracy występuje z wnioskiem o ich weryfikację w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy liczonych od dnia dokonania wpisu, który ma zostać zatwierdzony.

6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

1) imię (imiona) i nazwisko wnioskodawcy;
2) adres zamieszkania wnioskodawcy;
3) numer żeglarskiej książeczki pracy;
4) przedmiot wniosku.

7. Jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy nie przedłoży tej książeczki do weryfikacji przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 5, wpisy dokonane po tym terminie nie będą zatwierdzone.

8. Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

9. Przepisy ust. 1–8 stosuje się odpowiednio do dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.

Art. 39b. 1. Statek posiada dziennik pokładowy.

2. Dziennik pokładowy prowadzi kierownik statku, z tym że wpisów do dziennika pokładowego mogą dokonywać także inspektorzy.

3. Wpisów należy dokonywać atramentem lub tuszem, w sposób czytelny. Zabrania się wyskrobywania, wycierania, przerabiania wyrazów oraz dopisywania wyrazów do tekstu już wpisanego.

4. Poprawki należy wprowadzać w następujący sposób: błędny wpis przekreśla się w całości czerwonym atramentem albo czerwonym tuszem i zamyka w nawias; wpis prawidłowy umieszcza się nad przekreślonym. W przypadku skreślenia wpisu umieszcza się wzmiankę „skreślone", podając skreślone wyrazy. Wzmiankę potwierdza się podpisem.

5. Kierownik statku jest obowiązany do przechowywania dziennika pokładowego na statku w sposób zabezpieczający przed jego uszkodzeniem i zaginięciem, a także do jego okazywania na żądanie uprawnionego organu.

6. Z chwilą dokonania pierwszego wpisu dziennik pokładowy nabiera mocy dokumentu urzędowego.

7. Uznaje się dzienniki pokładowe wydane:

1) przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego;

2) zgodnie z przepisami dotyczącymi składu załóg statków na Renie wydanymi przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, na podstawie Konwencji o żegludze na Renie, w których określono wymogi identyczne do wydania dziennika pokładowego 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.

8. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

1) statków bezzałogowych bez napędu mechanicznego;

2) promów i łodzi przewozowych używanych na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1;

3) statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1;

4) statków przeznaczonych lub używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

Art. 39c. 1. Dziennik pokładowy wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek armatora.

2. W razie zniszczenia dziennika pokładowego w stopniu uniemożliwiającym korzystanie z niego lub braku miejsc do dokonywania wpisów dotychczasowy dziennik pokładowy wymienia się na nowy na wniosek armatora.

3. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, dokonując wymiany dziennika pokładowego, oznacza poprzedni dziennik pokładowy jako „nieważny" i zwraca go kierownikowi statku. Zwrócony dziennik pokładowy przechowuje się na statku przez okres 15 miesięcy, licząc od daty ostatniego wpisu.

4. W razie utraty dziennika pokładowego wydaje się nowy dziennik pokładowy na wniosek armatora.

5. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej bez zbędnej zwłoki rejestruje w bazie danych statków oraz w Bazie EHDB informacje o wydanych, wymienionych oraz utraconych dziennikach pokładowych.

6. Informacje, o których mowa w ust. 5, zawierają w szczególności nazwę jednostki pływającej, numer rejestracyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę jego wydania oraz nazwę organu wydającego.

7. Za wydanie dziennika pokładowego pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

8. Za wymianę dziennika pokładowego pobiera się opłatę w wysokości określonej dla wydania dziennika pokładowego.

Art. 39d. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości, oparty na odpowiednich uznanych międzynarodowych normach jakości, 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) dokonywania oceny spełnienia wymagań, o których mowa w art. 36d ust. 4, przez egzaminatorów

– zapewniający, że obszary te będą funkcjonować zgodnie z przepisami ustawy.

2. Informacje, w tym dane osobowe, dotyczące spraw związanych z utrzymaniem systemu jakości, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się przez okres 5 lat od dnia ich wykorzystania w celu, o którym mowa w ust. 1.

Art. 40. (uchylony)

Art. 41. 1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone statkami żeglugi śródlądowej w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu żeglugowego i wykluczający zanieczyszczenie lub skażenie środowiska, zgodnie z wymaganiami ADN.

2. Zasady przewozu żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych określa ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643).

Art. 41a–Art. 41i. (uchylone)

Rozdział 6

Śródlądowe drogi wodne

Art. 42. 1. Śródlądowe drogi wodne dzielą się na klasy.

2. Śródlądowe drogi wodne, w zależności od klasy, dzielą się na drogi wodne o znaczeniu:

1) regionalnym;

2) międzynarodowym.

3. Klasę drogi wodnej określa się:

1) maksymalnymi parametrami statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi;

2) wielkością minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych na podstawie kryteriów określonych w ust. 3 oraz dokona podziału tych dróg wodnych na klasy, określi drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym oraz warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas dróg wodnych, z uwzględnieniem wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych.

Art. 42a. 1. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracowuje plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju.

2. Plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym zawiera:

1) opis istniejącego stanu śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wymagających przebudowy lub modernizacji wraz z opisem brakujących odcinków śródlądowych dróg wodnych istotnych dla osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 1;

2) opis planowanych przedsięwzięć polegających na przebudowie lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym wraz z opisem planowanych nowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym;

3) szacunkowe koszty realizacji planowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 2, wraz z harmonogramem ich realizacji.

3. Zapewniając udział wszystkich zainteresowanych w osiąganiu celów środowiskowych, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, w szczególności w opracowywaniu, przeglądzie i aktualizacji planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej poda do publicznej wiadomości, na zasadach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), w celu zgłaszania uwag:

1) harmonogram prac związanych ze sporządzaniem planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, w tym zestawienie działań, które należy wprowadzić w drodze konsultacji;

2) projekt planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej zatwierdza plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym po zakończeniu konsultacji zgodnie z ust. 3.

5. Do aktualizacji planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio.

6. Organy administracji rządowej i samorządowej oraz instytuty badawcze nieodpłatnie przekazują ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej posiadane dane niezbędne do opracowania planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

Art. 43. 1. Śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

1) należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę;

2) systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej;

3) oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

1a. W przypadku realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, w formie partnerstwa publiczno-prywatnego, wynagrodzenie partnera prywatnego może w całości pochodzić ze środków podmiotu publicznego.

2. Szlak żeglowny należy oznakować znakami żeglugowymi pływającymi lub brzegowymi, w sposób wskazujący przeszkody nawigacyjne i miejsca niebezpieczne dla żeglugi.

3. Zabrania się wykorzystywania znaków nawigacyjnych do cumowania lub przeciągania statku, jak również ich uszkadzania, przemieszczania, niszczenia bądź czynienia niezdolnymi do użytku zgodnie z przeznaczeniem.

4. Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę należy do administracji drogi wodnej.

4a. (uchylony)

4b. (uchylony)

5. Oznakowanie nawigacyjne w portach oraz urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną należy do ich właścicieli. Sposób oznakowania należy uzgodnić z administracją drogi wodnej.

6. Administracja drogi wodnej ogłasza w formie komunikatów w sposób zwyczajowo przyjęty aktualne warunki żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych, terminy otwarcia i zamknięcia dróg wodnych dla żeglugi oraz wydaje informator o śródlądowych żeglownych drogach wodnych.

Art. 44. 1. Kierownik statku uprawiającego żeglugę jest obowiązany stosować się do znaków i sygnałów żeglugowych znajdujących się na drodze wodnej i na jej brzegach lub pokazywanych przez posterunki sygnalizacyjne.

2. Przecinanie kursu lub wyprzedzanie statku jest dozwolone tylko wówczas, gdy szerokość drogi wodnej jest wystarczająca dla jednoczesnego przejścia, z uwzględnieniem warunków na danym akwenie oraz ruchu innych statków.

3. Przy mijaniu statek płynący w górę drogi wodnej powinien, uwzględniając miejscowe warunki i ruch innych statków, ustąpić drogi statkowi płynącemu w dół drogi wodnej.

4. Statek wyprzedzający powinien wyprzedzać statek wyprzedzany z jego lewej burty. Jeżeli szlak żeglowny jest dostatecznie szeroki, statek wyprzedzający może również wyprzedzać statek wyprzedzany z jego prawej burty.

5. Statki mogą płynąć obok kursami równoległymi tylko wówczas, gdy umożliwia to szerokość drogi wodnej, nie występuje ryzyko zderzenia i gdy nie stanowi to przeszkody lub niebezpieczeństwa dla ruchu żeglugowego.

Art. 45. 1. Statek może zatrzymać się na postój w miejscu do tego wyznaczonym, a w wypadku braku zakazu postoju – wybierać miejsce postoju tak blisko brzegu, jak na to pozwala jego zanurzenie oraz warunki miejscowe, i tak aby nie utrudniać ruchu żeglugowego.

2. Statek na postoju należy zakotwiczyć lub przycumować w sposób bezpieczny, aby nie mógł zmieniać swojego położenia pod wpływem fali, wiatru, prądu wody, zmian stanów wody lub ruchu statków i aby nie stanowił zagrożenia dla innych statków.

3. Statek wycofany z eksploatacji może znajdować się na postoju tylko w miejscu wyznaczonym przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

4. Na statku znajdującym się na postoju na szlaku żeglownym lub w jego pobliżu powinien być stale pełniony dozór przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach.

Art. 46. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przepisy żeglugowe normujące:

1) ruch i postój statków na szlaku żeglownym i w portach, sygnalizację wzrokową i dźwiękową oraz łączność radiową na śródlądowych drogach wodnych,

2) sposoby oznakowania nawigacyjnego szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych, wzory znaków i sygnałów żeglugowych, ich znaczenie i zakres obowiązywania,

kierując się obowiązującymi w tym zakresie wymaganiami międzynarodowymi.

Art. 47. 1. Zabrania się wyrzucania ze statków przedmiotów i wylewania substancji mogących stanowić przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla żeglugi bądź innych użytkowników śródlądowych dróg wodnych albo zanieczyszczać drogę wodną.

2. W razie zanieczyszczenia drogi wodnej bądź zauważenia na drodze wodnej przedmiotów lub substancji, o których mowa w ust. 1, kierownik statku niezwłocznie zawiadamia o tym administrację drogi wodnej, wskazując miejsce i charakter zanieczyszczenia.

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw klimatu określi, w drodze rozporządzenia, warunki gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków oraz sposobu zapobiegania zanieczyszczeniom wynikającym z przewożenia ładunków, uwzględniając obowiązujące w tym zakresie wymagania międzynarodowe.

Rozdział 6a

Usługi informacji rzecznej (RIS)

Art. 47a. 1. Usługi informacji rzecznej (RIS), zwane dalej „RIS”, wprowadza się na śródlądowych drogach wodnych, w szczególności na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego.

2. RIS mają na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego polegające na zwiększeniu jego bezpieczeństwa, zmniejszeniu oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnieniu współdziałania z innymi rodzajami transportu, w szczególności przez udostępnianie użytkownikom RIS informacji o:

1) warunkach żeglugowych, w tym informacji hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych (informacje o drogach wodnych);

2) podejmowaniu działań dotyczących aktualnej sytuacji żeglugowej w ruchu lokalnym (taktyczne informacje o ruchu);

3) podejmowaniu działań średnio- i długoterminowych przez użytkowników RIS (strategiczne informacje o ruchu).

3. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w ust. 1, kierując się kryteriami ekonomicznymi i intensywnością ruchu żeglugowego.

Art. 47b. Do informacji, o których mowa w art. 47a ust. 2, stanowiących tajemnicę prawnie chronioną, stosuje się przepisy o ochronie informacji niejawnych.

Art. 47c. 1. Do zadań dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d, należy:

1) gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji, o których mowa w art. 47a ust. 2;

2) zapewnianie użytkownikom RIS dostępu do elektronicznych map nawigacyjnych;

3) udostępnianie organom administracji publicznej oraz państwom członkowskim elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku i przewożonych towarów;

4) harmonizacja usług, treści, formatu i częstotliwości udostępniania danych w sposób umożliwiający użytkownikom RIS dostęp do RIS na poziomie europejskim (interoperacyjność);

5) promowanie korzystania z RIS oraz wykorzystywanie technologii pozycjonowania satelitarnego.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d, wykonuje przy pomocy centrum RIS wchodzącego w skład urzędu żeglugi śródlądowej obsługującego tego dyrektora.

Art. 47d. 1. Organy administracji publicznej oraz instytuty badawcze, posiadające dane niezbędne do funkcjonowania RIS, w tym dane hydrologiczne, meteorologiczne, geograficzne oraz hydrogeologiczne i administracyjne, dotyczące śródlądowych dróg wodnych objętych RIS, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, są obowiązane do ich nieodpłatnego udostępniania dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz organów administracji publicznej oraz instytutów badawczych, a także zakres, rodzaj, częstotliwość oraz sposób przekazywania dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d, danych, o których mowa w ust. 1, kierując się potrzebą zapewnienia użytkownikom RIS pełnych informacji o drogach wodnych, a w stosunku do państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej i państwowej służby geologicznej, kierując się stosowanymi przez te służby standardowymi procedurami zbierania i przetwarzania danych hydrologicznych, meteorologicznych i hydrogeologicznych, określonych w Prawie wodnym.

3. Instytuty badawcze, o których mowa w ust. 1, udostępniają odpłatnie inne dane niż określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, na podstawie umowy zawartej między instytutem badawczym a dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d.

Art. 47e. 1. Informacje, o których mowa w art. 47a ust. 2, są udostępniane użytkownikowi RIS posiadającemu urządzenie i oprogramowanie, dla których został wydany dokument zgodności stwierdzający możliwości techniczne oraz systemowe ich prawidłowego i sprawnego współdziałania z RIS, zwany dalej „dokumentem zgodności”.

2. Użytkownik RIS jest obowiązany do uzyskania dokumentu zgodności, wydawanego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, którego właściwość została określona w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2d.

3. Obowiązku, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się do użytkownika RIS posiadającego urządzenie i oprogramowanie, dla których został wydany dokument zgodności przez państwo członkowskie.

Art. 47f. 1. Dokument zgodności wydaje się na wniosek użytkownika RIS.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

1) oznaczenie użytkownika RIS;

2) informacje o rodzaju urządzenia i oprogramowania, wraz z ich charakterystyką techniczną.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumentację techniczną urządzenia i oprogramowania.

Art. 47g. Za wydanie dokumentu zgodności pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 47h. Wykorzystywany w ramach RIS Automatyczny System Identyfikacji Statków (AIS) powinien być zgodny z przepisami porozumienia regionalnego dotyczącego usług radiotelefonicznych na śródlądowych drogach wodnych[11)], zawartego w ramach Konstytucji i Konwencji Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (Dz. U. z 2003 r. poz. 111 i 112 oraz z 2019 r. poz. 1138).

Rozdział 7
Pilotaż

Art. 48. 1. Pilotażem jest świadczenie usług mających na celu ułatwienie ruchu żeglugowego, polegających na udzielaniu kierownikowi statku przebywającego na śródlądowych drogach wodnych informacji lub porad potrzebnych do prowadzenia statku na drodze wodnej.

2. Usługi w zakresie pilotażu mogą świadczyć osoby fizyczne, prawne i inne jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej.

Art. 49. 1. Obowiązkowi korzystania z pilotażu podlegają:

1) polski statek morski lub żeglugi śródlądowej, którego kierownik nie posiada odpowiednich uprawnień do kierowania statkami na danej drodze wodnej;

2) obcy statek morski lub żeglugi śródlądowej.

2. Nie podlega obowiązkowi korzystania z pilotażu statek używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

3. Kierownik statku podlegającego obowiązkowi korzystania z pilotażu jest obowiązany korzystać z usług pilota.

4. Korzystanie z usług pilota nie zwalnia kierownika statku z odpowiedzialności za kierowanie statkiem.

5. Z obowiązku korzystania z pilotażu jest zwolniony statek, którego kierownik posiada świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu lub dokument uznany na podstawie art. 35 ust. 3.

6. Warunkiem uzyskania świadectwa zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu jest:

1) odbycie co najmniej pięciu podróży po danej drodze wodnej, potwierdzonych przez pilota;

2) pozytywna ocena sprawdzianu ze znajomości drogi wodnej i miejscowych przepisów żeglugowych.

Art. 50. 1. Pilotaż może być wykonywany przez osobę posiadającą kwalifikacje pilota żeglugi śródlądowej.

2. Pilotem żeglugi śródlądowej może zostać osoba posiadająca patent żeglarski uprawniający do kierowania wszystkimi statkami, co najmniej 12-miesięczną praktykę pływania nabytą po uzyskaniu patentu na drodze wodnej, której ma dotyczyć uprawnienie, odpowiedni stan zdrowia i która zdała z wynikiem pozytywnym egzamin na pilota.

3. Egzamin na pilota lub sprawdzian, o którym mowa w art. 49 ust. 6 pkt 2, przeprowadza centralna komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 36c ust. 1 pkt 1.

4. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji pilota żeglugi śródlądowej jest uprawnienie pilotowe.

5. Uprawnienie pilotowe i świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej właściwy dla drogi wodnej, której uprawnienia dotyczą.

6. Za przeprowadzenie egzaminu lub sprawdzianu oraz za wydanie uprawnienia pilotowego lub świadectwa zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

---

11) Tekst niniejszego porozumienia został opublikowany w Dz. Urz. M.T. z 2007 r. poz. 45.

Art. 51. 1. Pilot ponosi wobec armatora odpowiedzialność za szkody spowodowane swoim działaniem, chyba że udowodni dołożenie należytej staranności wymaganej przy świadczeniu usługi pilotowej.

2. Wobec osób trzecich za szkody wyrządzone przez pilota odpowiada armator, tak jak za szkody wyrządzone przez członka załogi statku.

3. W razie rażącego naruszenia przez pilota przepisów żeglugowych dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, na mocy decyzji administracyjnej, może, w zależności od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi:

1) udzielić pilotowi ostrzeżenia o grożącym zawieszeniu uprawnienia pilotowego;

2) zawiesić uprawnienia pilotowe na okres do 12 miesięcy.

Art. 52. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe warunki wykonywania pilotażu i sprawowania nadzoru nad jego wykonywaniem,

2) tryb przeprowadzania egzaminów na pilota i sprawdzianów dla uzyskania świadectwa zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu,

3) wzory i tryb wydawania uprawnień pilotowych oraz świadectwa zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu,

mając na względzie zapewnienie prawidłowej realizacji usług pilotowych.

Rozdział 8
Wypadki żeglugowe

Art. 53. 1. W razie zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku podejmuje niezwłocznie wszelkie działania zmierzające do ratowania ludzi i mienia oraz do ograniczenia rozmiarów szkody.

2. Kierownik statku znajdującego się w pobliżu miejsca wypadku żeglugowego jest obowiązany udzielić pomocy w działaniach ratowniczych.

Art. 54. 1. O zaistnieniu wypadku żeglugowego kierownik statku jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić właściwego terytorialnie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej i postępować stosownie do otrzymanych poleceń.

2. W razie ciężkiego uszkodzenia ciała, śmierci człowieka, wybuchu lub pożaru na statku, zatonięcia statku albo zniszczenia mienia znacznej wartości kierownik statku zawiadamia także Policję.

3. W razie poważnej awarii w wyniku wypadku żeglugowego kierownik statku zawiadamia o tym fakcie służby ratownicze właściwej terenowo jednostki Państwowej Straży Pożarnej.

4. Fakt zaistnienia wypadku żeglugowego kierownik statku odnotowuje w dzienniku pokładowym z podaniem daty, godziny, miejsca, okoliczności i rodzaju wypadku oraz zabezpiecza ślady i dowody w sprawie.

Art. 55. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku żeglugowym przeprowadza niezwłocznie postępowanie w celu ustalenia okoliczności, przyczyn, rozmiarów szkody i winnych spowodowania wypadku.

2. W postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, może uczestniczyć przedstawiciel armatora i administracji drogi wodnej.

Art. 56. Członkowi załogi statku uznanemu winnym naruszenia przepisów żeglugowych lub przepisów dotyczących obsługi maszyn lub urządzeń statku dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może w drodze decyzji administracyjnej:

1) udzielić ostrzeżenia o grożącym zawieszeniu uprawnień zawodowych wynikających z posiadanego dokumentu kwalifikacyjnego, jeżeli naruszenie przepisów stworzyło zagrożenie wypadkiem żeglugowym;

2) zawiesić uprawnienia na okres do 12 miesięcy w razie spowodowania w ciągu 12 miesięcy od udzielenia ostrzeżenia ponownego naruszenia przepisów;

3) zawiesić uprawnienia na okres do 12 miesięcy za spowodowanie wypadku lub przyczynienie się do jego zaistnienia, uzależniając ich przywrócenie od złożenia egzaminu sprawdzającego;

4) pozbawić uprawnień zawodowych, jeżeli w wyniku tego wypadku nastąpiła śmierć człowieka lub znaczna szkoda.

Art. 57. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi, mając na uwadze w szczególności kwalifikację wypadków, obowiązki kierownika statku po zaistnieniu wypadku, a także sposób prowadzenia postępowania przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

Rozdział 9

Przepisy karne

Art. 58. Kto:

1) wykonuje przewóz ładunków niezgodnie z dokumentami przewozowymi,
2) wykonuje przewóz obcym statkiem niezgodnie z postanowieniami umów międzynarodowych albo pozwoleń na przewozy,
3) uprawia żeglugę statkiem obcym bez wymaganego pozwolenia,
4) nie dopełnia obowiązku złożenia formularza ewidencyjnego,
5) wykonuje zarobkowy przewóz towarów statkami o ładowności większej niż 200 t bez spełnienia wymogu zdolności zawodowej,
6) niszczy, uszkadza, przemieszcza lub wykorzystuje znaki żeglugowe do cumowania lub przeciągania statków,
7) uniemożliwia lub utrudnia uprawnionym do inspekcji pracownikom urzędów żeglugi śródlądowej wykonywanie zadań określonych w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4–8 i 10a,

podlega karze grzywny.

Art. 59. Kto wykracza przeciw obowiązkowi:

1) wpisu statku do rejestru,
2) dokonania pomiaru statku,
3) niezwłocznego zawiadomienia o zaistnieniu wypadku żeglugowego,
4) udzielenia pomocy w działaniach ratowniczych,

podlega karze grzywny.

Art. 60. Kto uprawia żeglugę statkiem bez ważnego dokumentu bezpieczeństwa statku lub jednorazowego zezwolenia na określoną podróż,

podlega karze grzywny.

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. 62. Kto wykracza przeciw przepisom w zakresie:

1) ruchu i sygnalizacji na śródlądowych drogach wodnych,
2) oznakowania, wyposażenia i dokumentów statków,
3) warunków ruchu i postoju statków na szlaku żeglownym i w portach,
4) składu załogi statku i norm czasu pracy,
5) przewozu statkami materiałów niebezpiecznych,
6) pilotażu na śródlądowych drogach wodnych,
7) warunków sanitarnych na statkach,
8) warunków bezpieczeństwa i higieny pracy na statkach,
9) ochrony środowiska,

podlega karze grzywny.

Art. 63. Orzekanie w sprawach określonych w art. 58–62 następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Rozdział 9a

Kary pieniężne

Art. 63a. 1. Przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, którzy działają z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2, art. 7, art. 8 ust. 2, 3 i 5, art. 9 ust. 1, 2 i 4, art. 10, art. 11 ust. 1, 4 i 5, art. 12–19, art. 22, art. 23 ust. 1 i 3 oraz art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010, podlegają karze pieniężnej do 50 000 zł.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 63aa. 1. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 2, oraz wykonuje zadania uznanej instytucji klasyfikacyjnej, nie spełniając wymagań, o których mowa w art. 34ac ust. 2 lub 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł.

2. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która narusza obowiązek, o którym mowa w art. 34ad ust. 1 pkt 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 5000 zł.

3. Instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską, która uniemożliwia lub utrudnia rozpoczęcie lub przeprowadzenie kontroli na podstawie art. 34ad ust. 3, podlega karze pieniężnej w wysokości do 30 000 zł.

Art. 63ab. 1. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz art. 32 ust. 3a pkt 1, 2, 4 i 5, podlega karze pieniężnej w wysokości do 500 zł.

2. Armator, który narusza obowiązek, o którym mowa w art. 32 ust. 3a pkt 3, podlega karze pieniężnej do 5000 zł.

Art. 63b. 1. Kary pieniężne, w drodze decyzji, wymierza dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

3. Kara pieniężna wraz z odsetkami za zwłokę podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

4. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 63c. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

Rozdział 10

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 64–68. (pominięte)

Rozdział 11

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 69. 1. Stawki opłat, określone kwotowo w załączniku do ustawy, ulegają podwyższeniu w wypadku wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych o ponad 15 %, w stopniu odpowiadającym wzrostowi tych cen.

2. Wskaźnik wzrostu cen, o których mowa w ust. 1, ustala się na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” w terminie 30 dni po upływie każdego kwartału.

3. Stawki kwotowe opłat obliczone zgodnie z ust. 1 zaokrągla się w górę do pełnego złotego.

4. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” stawki kwotowe opłat obliczone zgodnie z przepisami ust. 1 i 3.

Art. 70. 1. (uchylony)

2. Opłaty, z wyjątkiem ust. 3, 3a, art. 26a ust. 1, art. 34d ust. 1 oraz art. 37a ust. 9 i 10, pobierają organy administracji żeglugi śródlądowej.

3. (uchylony)

3a. Opłaty za wydanie świadectwa sprzętu nawigacyjnego, o którym mowa w art. 34dc ust. 1, pobiera przedsiębiorca, który wydał świadectwo sprzętu nawigacyjnego.

4. Opłaty pobierane przez organy administracji żeglugi śródlądowej stanowią dochód budżetu państwa.

5. (uchylony)

Art. 71. 1. Działające do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy inspektoraty żeglugi śródlądowej z dniem wejścia w życie ustawy stają się urzędami żeglugi śródlądowej.

2. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pracownicy inspektoratów żeglugi śródlądowej stają się pracownikami urzędów żeglugi śródlądowej.

Art. 72. 1. Dokumenty kwalifikacyjne, żeglarskie załogi i rejestracyjne statków, świadectwa zdolności żeglugowej oraz świadectwa pomiarowe wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność do czasu ich wymiany w zakresie, na jaki zostały wydane. Za wymianę dokumentów pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i terminy wymiany dokumentów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając konieczność wprowadzenia jednolitych dokumentów według zasad i wzorów przewidzianych w ustawie.

Art. 73. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy, wszczętych przed jej wejściem w życie, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 74. 1. Traci moc ustawa z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. poz. 182, z 1960 r. poz. 163, z 1988 r. poz. 324, z 1989 r. poz. 192 oraz z 1997 r. poz. 943).

2. (pominięty)

Art. 75. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia[12)].

[12)] Ustawa została ogłoszona w dniu 24 stycznia 2001 r.

Załącznik do ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r.
(Dz. U. z 2025 r. poz. 18)

WYSOKOŚCI OPŁAT

I	**Uprawianie żeglugi obcymi statkami**	
1	Za pozwolenie na uprawianie żeglugi obcym statkiem po polskich śródlądowych drogach wodnych:	
	1) na jedną podróż	100 zł
	2) na określony czas lub wielokrotne podróże	200 zł
2	Za wtórnik pozwolenia	20 zł
II	**Spełnienie wymogu zdolności zawodowej**	
1	Za zaświadczenie o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej	30 zł
1a	Za zaświadczenie o utracie zdolności zawodowej	30 zł
2	Za wtórnik zaświadczenia	15 zł
III	**Rejestr administracyjny**	
1	Za wpis statku do rejestru:	
	1) bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości statku do 20 m^2	40 zł
	2) bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości statku powyżej 20 m^2	80 zł
	3) o napędzie mechanicznym o iloczynie długości i szerokości statku do 20 m^2	80 zł
	4) o napędzie mechanicznym o iloczynie długości i szerokości statku powyżej 20 m^2	400 zł
2	Za dokonanie zmian wpisu w rejestrze	15 zł
3	Za wtórnik karty rejestracyjnej	20 zł
4	Za wyciąg lub odpis z rejestru	15 zł
IIIa	(uchylona)	
IV	**Pomiar statków**	
1	Za świadectwo pomiarowe:	
	1) dla statku przeznaczonego do przewozu ładunków	150 zł
	2) dla statku nieprzeznaczonego do przewozu ładunków	100 zł
2	Za wtórnik świadectwa pomiarowego	60 zł
	U w a g a: Opłaty nie obejmują opłat za czynności związane z pomiarem statku.	
V	**Bezpieczeństwo statku**	
1	Za świadectwo zdolności żeglugowej	25 zł
2	Za uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej	20 zł
3	Za przedłużenie świadectwa zdolności żeglugowej	15 zł
4	Za przedłużenie uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej	15 zł
5	Za dokonanie zmian w świadectwie zdolności żeglugowej	15 zł
6	Za dokonanie zmian w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej	15 zł
7	Za wydanie zezwolenia na jednorazową podróż (opłata obejmuje dokonanie inspekcji)	200 zł
8	Za duplikat świadectwa zdolności żeglugowej	20 zł
9	Za duplikat uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej	20 zł
10	za unijne świadectwo zdolności żeglugowej	150 zł
11	za tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej	100 zł

12	za uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej	50 zł
13	za przedłużenie albo odnowienie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł
14	za przedłużenie albo odnowienie uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł
15	za przedłużenie tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł
16	za dokonanie zmian w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej	25 zł
17	za duplikat unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	50 zł
18	za duplikat uzupełniającego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	25 zł
19	za duplikat tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	25 zł
20	za wyciąg lub odpis unijnego świadectwa zdolności żeglugowej	15 zł
21	za świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych, wskaźników skrętu, sprzętu Automatycznego Systemu Identyfikacji Statków (AIS) śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej	50 zł
Va	(uchylona)	
VI	**Kwalifikacje zawodowe**	
1	Za egzamin na:	
	1) unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej	500 zł
	2) unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej	300 zł
	3) unijne świadectwo eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	300 zł
	4) szczególne zezwolenie dla kapitana	250 zł
	5) inny dokument kwalifikacyjny	300 zł
2	Za zatwierdzenie symulatora, na którym ma się odbywać egzamin	2000 zł
3	Za uznanie jednostki edukacyjnej (opłata uwzględnia przeprowadzenie kontroli)	1000 zł
4	Za odnowienie uznania jednostki edukacyjnej (opłata uwzględnia przeprowadzenie kontroli)	1000 zł
5	Za unijne świadectwo kwalifikacji kapitana żeglugi śródlądowej (opłata uwzględnia wpisy o posiadanych szczególnych zezwoleniach dla kapitana)	100 zł
6	Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej	100 zł
7	Za unijne świadectwo eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego	100 zł
8	Za szczególne zezwolenie dla kapitana	50 zł
9	Za inny dokument kwalifikacyjny	50 zł
10	Za przedłużenie ważności dokumentu, o którym mowa w pkt 5–9	50 % opłaty określonej odpowiednio w pkt 5–9
	Uwaga: Opłaty, o których mowa w pkt 9 i 10, nie obejmują opłaty za wydanie dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy.	
VII	**Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy**	
1	Za żeglarską książeczkę pracy	100 zł
2	Za dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy	100 zł
3	Za zatwierdzenie wpisów dotyczących praktyki pływania	25 zł
4	Za dziennik pokładowy	100 zł
VIII	(uchylona)	

IX	**Pilotaż**	
1	Za świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu	50 zł
2	Za uprawnienie pilotowe	50 zł
3	Za egzamin na pilota	100 zł
4	Za sprawdzian na świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu	100 zł
5	Za wtórnik dokumentu z poz. 1 i 2	50 zł
X	**RIS**	
	Za wydanie dokumentu zgodności	200 zł