

Warszawa, dnia 24 maja 2022 r.

Poz. 1097

**OBWIESZCZENIE**  
**MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 7 kwietnia 2022 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 2020 r. poz. 1863), z uwzględnieniem zmiany wprowadzonej ustawą z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. poz. 2490) oraz zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem 7 kwietnia 2022 r.

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity ustawy nie obejmuje art. 57 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. poz. 2490), który stanowi:

„Art. 57. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 44, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2022 r.”.

Marszałek Sejmu: *E. Witek*

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej  
Polskiej z dnia 7 kwietnia 2022 r. (poz. 1097)

## USTAWA

z dnia 21 grudnia 2000 r.

### o żegludze śródlądowej<sup>1)</sup>

#### 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.

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.

**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.

---

<sup>1)</sup> 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) dyrektywy 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991);
- 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) dyrektywy 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996);
- 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).

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.

**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), 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 i 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118 oraz z 2022 r. poz. 1905) 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.<sup>2)</sup>), lub
  - c) w przypadku statków używanych do uprawiania sportu lub rekreacji – posiadających świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

**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 poduszkiowiec, 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 kruszywo,
  - 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;

<sup>2)</sup> 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.

- 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 2019 r. poz. 2168 oraz z 2021 r. poz. 1718),
    - 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) – stroną 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.
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 2021 r. poz. 2233 i 2368 oraz z 2022 r. poz. 88 i 258).

**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 terronu 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.<sup>3)</sup>), 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.

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.

<sup>3)</sup> Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 174 z 10.07.2018, str. 15.

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.<sup>4)</sup>), 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 od 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.

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 2019 r. poz. 125), 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.

<sup>4)</sup> Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

**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 wchodzi 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) danych osobowych, pozyskiwanych w związku z ubieganiem się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37;
- 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 żegludzie oraz przy dokonywaniu inspekcji i wydawaniu dokumentów statków.



**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.

**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. 5.

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 2020 r. poz. 8) 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 średnią o kierunku żegluga śródlądowa;

- 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 2020 r. poz. 1500).

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 przedstawiają 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.

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:

- 1) szczegółowy sposób oznaczania statków, uwzględniając ich wielkość, rodzaj i przeznaczenie oraz czytelność uwidoczonych oznaczeń;
- 2) rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników oraz innych dokumentów statku, mając na uwadze rodzaj ładunku i uprawianej przez statek żeglugi oraz postanowienia umów międzynarodowych.

**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 2022 r. poz. 515).

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 rejon 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<sup>3</sup>,
- 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 przedłużeniu 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.<sup>5)</sup>);
- 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.<sup>6)</sup>).

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.

<sup>5)</sup> 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.

<sup>6)</sup> Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

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 2021 r. poz. 1165), 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;
- 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 wnioski 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 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24).

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<sup>3</sup>.

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 ujednoczenia 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 wnioski 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 musi mieć załogę w składzie i o kwalifikacjach zapewniających bezpieczeństwo żeglugi.

2. Potwierdzeniem posiadania kwalifikacji jest:

- 1) patent żeglarski uprawniający do kierowania statkiem;
- 2) patent mechanika statkowego uprawniający do obsługi maszyn napędowych;
- 3) świadectwo uprawniające do zajmowania innych stanowisk na statku.

3. Patent żeglarski może zawierać ograniczenia co do rodzaju statków i dróg wodnych, a patent mechanika statkowego – co do rodzaju statku.

4. Patent lub świadectwo wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej.

5. Uznaje się dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich albo państw trzecich wydane zgodnie z:

- 1) przepisami, obowiązującymi w państwach członkowskich, w sprawie uzyskiwania krajowych patentów kapitanów statków do przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi;
- 2) Konwencją o żegludze na Renie.

6. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, mając na względzie przepis ust. 5, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz państw, w których wydane dokumenty kwalifikacyjne kierowników statków będą uznawane przez organy administracji żeglugi śródlądowej.

7. Przepisów ust. 1–6 dotyczących kwalifikacji załóg nie stosuje się do załogi statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

**Art. 36.** 1. Patent lub świadectwo uzyskuje osoba, która:

- 1) ukończyła 18 lat;
- 2) ma stan zdrowia odpowiedni do zakresu pracy na statkach żeglugi śródlądowej potwierdzony świadectwem zdrowia;
- 3) odbyła praktykę pływania na statkach żeglugi śródlądowej w charakterze członka załogi, w wymiarze:
  - a) nie dłuższym niż 48 miesięcy – w przypadku patentu,
  - b) nie dłuższym niż 21 miesięcy – w przypadku świadectwa– określonym szczegółowo w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1 pkt 4;
- 4) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin z zakresu wymaganej wiedzy i umiejętności.

2. Egzaminy przeprowadzają komisje egzaminacyjne na podstawie ustalonych wymagań egzaminacyjnych i na podstawie regulaminu działania komisji. Członkom komisji przysługuje wynagrodzenie za udział w pracach komisji egzaminacyjnej.

3. Za przeprowadzenie egzaminu oraz za wydanie patentu lub świadectwa pobiera się opłaty w wysokościach określonych w załączniku do ustawy.

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

- 1) wykaz stanowisk na statkach w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych,
- 2) minimalny skład załogi w zależności od czasu pracy statku,
- 3) rodzaje i wzory patentów i świadectw, o których mowa w art. 35 ust. 2, oraz tryb ich uzyskiwania,
- 4) czas praktyki pływania w charakterze członka załogi na statkach żeglugi śródlądowej,
- 5) zakres wymagań egzaminacyjnych niezbędnych do uzyskania patentów i świadectw,
- 6) liczbę, skład i regulamin działania komisji egzaminacyjnych, a także warunki wynagradzania członków komisji egzaminacyjnych,

kierując się względami bezpieczeństwa żeglugi i międzynarodowymi wymaganiami w tym zakresie.

2. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, warunki zdrowotne wymagane od osób wykonujących pracę na statkach żeglugi śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem:

- 1) stanów chorobowych i ułomności uniemożliwiających wykonywanie określonej pracy;
- 2) trybu uznawania osób za zdolne albo niezdolne do wykonywania określonej pracy;
- 3) trybu wydawania świadectwa zdrowia.

**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 żegluga morskiej lub śródlądowej określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

5. Minister właściwy do spraw żegluga 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 żegluga morskiej lub śródlądowej, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa żegluga.

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 żegluga śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zachowania bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa żegluga.

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.**<sup>7)</sup> 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 2020 r. poz. 1133 oraz z 2021 r. poz. 2054 i 2142).

8. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określają, 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, stwierdzającą przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do załóg statków przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji, w tym do amatorskiego połowu ryb, oraz statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1.

---

<sup>7)</sup> Dodany przez art. 43 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. poz. 2490), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

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

2. W razie zniszczenia, zagubienia lub braku miejsc do dokonywania wpisów wydaje się nową żeglarską książeczkę pracy.

3. Za wydanie żeglarskiej książeczki pracy pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

**Art. 40.** Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór żeglarskiej książeczki pracy, tryb jej wydawania i wymiany, rodzaj dokonywanych w niej adnotacji i wpisów urzędowych, a także sposób i tryb ich dokonywania, kierując się obowiązującymi w tej mierze wymaganiami międzynarodowymi.

**Art. 41.** 1. Towary niebezpieczne mogą być przewożone statkami żeglugi śródlądowej w sposób niezagrożący 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 2021 r. poz. 756 oraz 2022 r. poz. 209).

**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 osiągnięciu 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 podaje 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 2021 r. poz. 2373 i 2389), 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 uszkodzenia, przemieszczania, niszczenia bądź czynienia niezdołnymi 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 hydrogeologicznej – stosowanymi przez nie 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<sup>8)</sup>, 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. Obowiązku 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.

<sup>8)</sup> Tekst niniejszego porozumienia został opublikowany w Dz. Urz. M.T. z 2007 r. poz. 45.

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 dokumenty uznane w trybie określonym w art. 35 ust. 5, oraz statek państwa, z którym zawarta umowa przewiduje wzajemne uznawanie dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze śródlądowej.

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, przeprowadzają komisje egzaminacyjne określone w art. 36 ust. 2.

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.

**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, które 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<sup>9)</sup>.

<sup>9)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 24 stycznia 2001 r.

Załącznik do ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r.

## WYSOKOŚCI OPŁAT

<b>I</b>	<b>Uprawianie żeglugi obcymi statkami</b>	
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
<b>II</b>	<b>Spełnienie wymogu zdolności zawodowej</b>	
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
<b>III</b>	<b>Rejestr administracyjny</b>	
1	Za wpis statku do rejestru:	
	1) bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości statku do 20 m <sup>2</sup>	40 zł
	2) bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości statku powyżej 20 m <sup>2</sup>	80 zł
	3) o napędzie mechanicznym o iloczynie długości i szerokości statku do 20 m <sup>2</sup>	80 zł
	4) o napędzie mechanicznym o iloczynie długości i szerokości statku powyżej 20 m <sup>2</sup>	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
<b>IIIa</b>	(uchylona)	
<b>IV</b>	<b>Pomiar statków</b>	
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.	
<b>V</b>	<b>Bezpieczeństwo statku</b>	
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
<b>Va</b>	(uchylona)	
<b>VI</b>	<b>Kwalifikacje zawodowe</b>	
1	Za egzamin na patent	150 zł
2	Za egzamin na świadectwo	100 zł
3	Za patent	50 zł
4	Za świadectwo	25 zł
5	Za wtórnik patentu	40 zł
6	Za wtórnik świadectwa	20 zł
<b>VII</b>	<b>Żeglarska książeczka pracy</b>	
	Za żeglarską książeczkę pracy	30 zł
<b>VIII</b>	(uchylona)	
<b>IX</b>	<b>Pilotaż</b>	
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
<b>X</b>	<b>RIS</b>	
	Za wydanie dokumentu zgodności	200 zł