

Bruksela, 26 maja 2016 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0050 (COD)

8970/1/16
REV 1

TRANS 169
MAR 147
EDUC 142
SOC 258
ETS 31
MI 343
CODEC 668

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	8967/16 TRANS 168 MAR 146 EDUC 141 SOC 257 ETS 30 MI 342 CODEC 667
Nr dok. Kom.:	6285/16 TRANS 51 MAR 54 CODEC 179 EDUC 35 SOC 85 ETS 4 MI 94
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającej dyrektywę Rady 96/50/WE i dyrektywę Rady 91/672/EWG – Podejście ogólne

WPROWADZENIE

1. W dniu 18 lutego 2016 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
 - Głównym celem wniosku jest ułatwienie mobilności pracowników w sektorze śródlądowego transportu wodnego. Ma to zostać osiągnięte poprzez stworzenie wspólnego systemu świadectw kwalifikacji załóg pokładowych pracujących na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych;

- Wniosek uchylałby obowiązujące dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE, które przewidują wzajemne uznawanie patentów kapitana oraz ustanawiają minimalne wymogi w odniesieniu do ich uzyskiwania;
 - Kluczowe aspekty wniosku to rozszerzenie zakresu uznawania kwalifikacji, poza stopień kapitana, na wszystkich członków załogi pokładowej i uwzględnienie Renu w zakresie stosowania;
 - Wniosek opiera się na pracach zainicjowanych przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie (CKŻR) w odniesieniu do wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej. Pod auspicjami CKŻR powołano europejski komitet zwany CESNI, aby umożliwić Unii i CKŻR współpracę i opracowanie wspólnych standardów;
 - Obecnie dyrektywa 2005/36/WE w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych ma zastosowanie do członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie. Uważa się, że dyrektywa 2005/36/WE nie stanowi skutecznego rozwiązania w przypadku wysoko wykwalifikowanych pracowników, którzy zajmują się częstą i regularną działalnością transgraniczną w sektorze transportu wodnego śródlądowego;
 - Wniosek stanowi ponadto odpowiedź na apele sektora i państw członkowskich o wprowadzenie ram opartych na kompetencjach podobnych do ram stosowanych w innych rodzajach transportu.
2. Komisja Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim w dniu 2 maja 2016 r. wyznaczyła na sprawozdawcę Gesine Meissner (ALDE, DE). Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz Komisja Prawna zamierzają przedstawić swoje opinie.
 3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny zamierza przyjąć opinię w lipcu 2016 r. Komitet Regionów nie planuje przedstawienia opinii w sprawie wniosku.

4. Kongres Deputowanych Królestwa Hiszpanii, Senat Republiki Włoskiej oraz Zgromadzenie Republiki Portugalskiej przekazały opinie na temat stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności w pismach z dnia, odpowiednio, 29 kwietnia 2016 r., 9 maja 2016 r. i 16 maja 2016 r.

PRACE NA FORUM RADY

5. Grupa Robocza ds. Żeglugi rozpoczęła analizę wniosku w dniu 24 lutego 2016 r. Ocena skutków została omówiona na posiedzeniach w dniach 24 lutego i 4 marca 2016 r.
6. Prezydencja zorganizowała również dwa nieformalne spotkania ekspertów w celu przeanalizowania załączników do wniosku. Spotkania te odbyły się w dniach 11 marca i 12 maja 2016 r. Wyniki tych prac zostały przeanalizowane przez Grupę Roboczą ds. Żeglugi.
7. Prace na forum Grupy Roboczej ds. Żeglugi zostały uwzględnione w tekście przedstawionym w załączniku. Ponieważ motywy nie były systematycznie analizowane i weryfikowane, prace te powinny być przeprowadzone po przyjęciu podejścia ogólnego.
- 7a. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował tekst w dniu 25 maja 2016 r. i postanowił przekazać go Radzie ds. TTE (Transport) do przyjęcia w dniu 7 czerwca 2016 r.

NIEROZSTRZYGNIE TE KWESTIE

8. Grupa Robocza ds. Żeglugi zajęła się wszystkimi nierozstrzygniętymi kwestiami i określiła kompromis dla każdej kwestii. Prace skupiały się na określeniu rozwiązań, które byłyby proporcjonalne do sytuacji w państwach członkowskich, w których nie ma żeglugi śródlądowej lub w których żegluga śródlądowa odgrywa drugorzędną rolę. Zdaniem prezydencji wszystkie te kwestie zostały przeanalizowane.
9. Kolejnym kluczowym obszarem prac było płynne dostosowanie przepisów stosowanych w ramach systemu dla Renu do wymogów Unii. Nadal istnieją pewne rozbieżności poglądów, prezydencja uważa jednak, że zmieniony tekst powinien być solidnym rozwiązaniem kompromisowym.

10. Przejście od obecnego systemu opartego na doświadczeniu do ram opartych na kompetencjach wymaga zmian w państwach członkowskich; kwestie te wzbudziły obawy, głównie związane z bezpieczeństwem żeglugi. Chociaż istnieją pewne rozbieżności poglądów, zwłaszcza w odniesieniu do załącznika I, prezydencja uważa, że również pod tym względem tekst powinien okazać się spójnym rozwiązaniem kompromisowym z uwagi na wszystkie kwestie poruszone we wniosku.
11. Zadbano również o zmniejszenie zbędnych obciążeń administracyjnych, umożliwiając stosowanie istniejących praktyk, gdy nie kolidują one z zasadami wniosku.
12. Komisja podtrzymuje ogólne zastrzeżenie, oczekując na wyniki głosowania w pierwszym czytaniu w Parlamencie Europejskim, przy czym wyraża w szczególności wątpliwości co do art. 2 ust. 2 lit. d), e), g) oraz h), art. 8 ust. 1 lit. c), art. 8 ust. 6 i 7, art. 10 ust. 5, art. 18 ust. 1 i 3, art. 20 ust. 4a, art. 26, art. 29 ust. 2, art. 34 ust. 3, art. 35 ust. 1a i ust. 1b, załącznika I pkt 2.1 lit. c), pkt 2.2 i pkt 3.2 oraz załącznika IV.

INNE KWESTIE

14. Grupa Robocza ds. Żeglugi stwierdziła, że współpraca z CESNI powinna być ściślej powiązana z różnymi normami, które mają zostać opracowane i zastosowane. Ten postulat i niezbędne klauzule ochronne uwzględniono w tekście.

PODSUMOWANIE

16. Rada jest proszona o przyjęcie podejścia ogólnego do wniosku w wersji zamieszczonej w załączniku do niniejszego dokumentu.

2016/0050 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca
dyrektywę Rady 96/50/WE i dyrektywę Rady 91/672/EWG**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

- (1) Dyrektywa Rady 91/672/EWG³ i dyrektywa Rady 96/50/WE⁴ są pierwszymi krokami poczynionymi w kierunku harmonizacji i uznawania kwalifikacji zawodowych członków załogi w żegludze śródlądowej.
- (2) Wymogi dotyczące członków załogi żeglujących po Renie, którzy nie są objęci zakresem stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE, zostały ustanowione przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.
- (3) Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵ ma zastosowanie do zawodów żeglugi śródlądowej innych niż kapitanowie, którzy są objęci tą dyrektywą. Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw na mocy dyrektywy 2005/36/WE nie zapewnia jednak optymalnej reakcji na częstą i regularną działalność transgraniczną osób wykonujących zawody żeglugi śródlądowej.
- (4) Badanie oceniające przeprowadzone przez Komisję w 2014 r. uwidoczniło fakt, że ograniczenie zakresu stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE do kapitanów, a także brak automatycznego uznawania patentów kapitana wydanych zgodnie z tymi dyrektywami w odniesieniu do żeglugi po Renie, ogromnie utrudniają mobilność członków załogi w żegludze śródlądowej.

³ Dyrektywa Rady 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.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29).

⁴ Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

⁵ Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30. 9.2005, s. 22).

- (5) Warunkiem ułatwienia mobilności oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony życia ludzkiego jest posiadanie przez członków załogi pokładowej, osoby odpowiedzialne za postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich oraz osoby uczestniczące w bunkrowaniu statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny świadectw potwierdzających ich kwalifikacje. W celu skutecznego egzekwowania tego wymogu wspomniane osoby powinny nosić przy sobie takie świadectwa podczas wykonywania swojego zawodu.
- (5a) Należy przyjąć środki umożliwiające dostęp młodych ludzi do kariery zawodowej w sektorze transportu śródlądowymi drogami wodnymi. Uzyskane przez nich świadectwa i nabyte doświadczenie zawodowe powinny być uznawane w całej Unii. Ważne jest, aby bezpieczeństwo młodych ludzi w ich pracy było chronione zgodnie z dyrektywą 94/33/WE⁶.
- (6) Kapitanowie żeglujący w warunkach stwarzających szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa powinni posiadać szczególne zezwolenie, zwłaszcza na prowadzenie dużych konwojów, prowadzenie statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny, prowadzenie statków w warunkach ograniczonej widoczności, prowadzenie statków na wodach o charakterze morskim lub prowadzenie statków na drogach wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi. Aby uzyskać takie zezwolenie, kapitanowie powinni mieć obowiązek wykazania dodatkowych kompetencji.
- (6a) Kapitanowie, żeglując po unijnych śródlądowych drogach wodnych, powinni być w stanie stosować wiedzę na temat mających zastosowanie przepisów odnośnie do obsady jednostek pływających, w tym czasu odpoczynku. Takie przepisy mogą zostać ustanowione w prawodawstwie unijnym lub krajowym lub w uregulowaniach uzgodnionych na szczeblu regionalnym, takich jak regulamin dla członków załóg żeglugi na Renie.
- (6b) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustanowienia i egzekwowania lokalnych przepisów ruchu lub przepisów policyjnych lub stosowania zatwierdzonych na poziomie regionalnym uregulowań, takich jak przepisy policyjne żeglugi na Renie, zgodnie z niniejszą dyrektywą, w celu bezpiecznej żeglugi i bezpiecznego manewrowania statkami w każdych warunkach.

⁶ Dyrektywa Rady 94/33/WE z dnia 22 czerwca 1994 r. w sprawie ochrony pracy osób młodych (Dz.U. L 216 z 20.8.1994, s.12).

- (7) Aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi, państwa członkowskie powinny zidentyfikować drogi wodne o charakterze morskim, stosując w tym celu ujednolicone kryteria. Wymogi dotyczące kompetencji do żeglugi po tych drogach wodnych należy określić na poziomie Unii. W przypadku gdy jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i bez zbędnego ograniczania mobilności kapitanów państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zidentyfikowania w oparciu o zharmonizowane kryteria i procedury dróg wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi zgodnie z niniejszą dyrektywą. W takim przypadku powiązane wymogi dotyczące kompetencji należy ustalić na poziomie państw członkowskich.
- (7a) W niektórych państwach członkowskich istnieją odizolowane obszary wodne, które nie są powiązane z żadną siecią śródlądowych dróg wodnych i na których działalność żeglugowa prowadzona jest tylko sezonowo. W takich przypadkach wymagania administracyjne niniejszej dyrektywy byłyby nieproporcjonalnym obciążeniem. Sezonowa działalność żeglugowa nie podlega ponadto znaczącej mobilności siły roboczej.
- (8a) Dla państwa członkowskiego, na którego terytorium zawody, o których mowa w niniejszej dyrektywie, nie są wykonywane lub nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dokonanie transpozycji i wdrożenie przepisów niniejszej dyrektywy byłoby nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem. Dlatego takie państwo członkowskie powinno zostać wyłączone, dopóki zawody te nie istnieją na jego terytorium, z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy.

- (8b) Dla państwa członkowskiego, na terytorium którego zawody te są wykonywane wyłącznie przez osoby już posiadające świadectwa zgodne z dyrektywą 2008/106/WE, dokonanie transpozycji i wdrożenie przepisów niniejszej dyrektywy byłoby nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem, ponieważ osoby te są już przedmiotem wymogów dotyczących kompetencji i nie są zaangażowane w eksploatację jednostek pływających żeglujących w obszarach o ruchu mieszanym, gdzie występują zarówno statki żeglugi morskiej, jak i śródlądowej. Z tego powodu takie państwo członkowskie należy zwolnić z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy, dopóki zawody, o których mowa w niniejszej dyrektywie, są wykonywane wyłącznie przez osoby podlegające wymaganiom dyrektywy 2008/106/WE.
- (8c) Członkowie załogi pływający wyłącznie na śródlądowych drogach wodnych niepołączonych śródlądową drogą wodną, po której są w stanie żeglować jednostki pływające objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego nie prowadzą częstej działalności transgranicznej w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi. Ze względów oszczędnościowych państwa członkowskie mają zatem możliwość wyłączenia ich z obowiązku posiadania świadectw kwalifikacji zgodnych z wymogami niniejszej dyrektywy.
- (8ca) Gdy takie wyłączenia zostają przyznane, wspomniane państwa członkowskie powinny uznawać unijne świadectwa kwalifikacji w przypadku osób pływających na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepowiązanych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego, w którym jest stosowane dane wyłączenie. Te państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby w odniesieniu do tych śródlądowych dróg wodnych, na wniosek, w książeczkach żeglarskich osób posiadających unijne świadectwo kwalifikacji poświadczane były dane dotyczące czasu żeglugi i odbytych rejsów. Te państwa członkowskie powinny ponadto podjąć i wprowadzić w życie odpowiednie środki i sankcje w celu zapobiegania nadużyciom i innym nielegalnym praktykom obejmującym unijne świadectwa kwalifikacji i książeczki żeglarskie w odniesieniu do tych niepołączonych śródlądowych dróg wodnych.

- (8cb) Państwa członkowskie stosujące wspomniane wyłączenia powinny mieć możliwość zawieszania unijnych świadectw kwalifikacji w przypadku osób pływających na ich krajowych śródlądowych drogach wodnych niepowiązanych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego, w którym jest stosowane dane wyłączenie.
- (8d) Dla państwa członkowskiego, w którym żadna ze śródlądowych dróg wodnych nie jest powiązana z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego i które postanowi nie wydawać unijnych świadectw kwalifikacji, zgodnie z odstępstwem dozwolonym na mocy niniejszej dyrektywy, dokonanie transpozycji i wdrożenie wszystkich przepisów niniejszej dyrektywy, nawet tych, od których odstępuje, byłoby nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem. Takie państwo członkowskie powinno zatem zostać wyłączone, dopóki postanawia nie wydawać unijnych świadectw kwalifikacji, z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów dotyczących świadectw kwalifikacji. Takie państwa członkowskie powinny jednak uznawać na swoim terytorium unijne świadectwa kwalifikacji w celu promowania mobilności pracowników w Unii, tak aby zmniejszyć obciążenia administracyjne związane z mobilnością siły roboczej oraz zwiększyć atrakcyjność zawodu.
- (9) Mając na względzie przyczynianie się do mobilności osób uczestniczących w eksploatacji statków w całej Unii oraz zważywszy, że wszystkie świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą powinny być zgodne z normami minimalnymi, państwa członkowskie powinny uznawać kwalifikacje zawodowe potwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą. W konsekwencji posiadacze takich kwalifikacji powinni móc wykonywać swój zawód na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Unii.

- (10) Ze względu na ugruntowaną, trwającą od 2003 r. współpracę między Unią a Centralną Komisją Żeglugi na Renie, która doprowadziła do powstania Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI), który jest międzynarodowym organem utworzonym pod auspicjami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie, oraz w celu uproszczenia ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie, świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, w których to instrumentach ustanowiono wymogi identyczne z wymogami niniejszej dyrektywy, powinny być ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Unii. Tego rodzaju dokumenty wydane przez państwa trzecie powinny być uznawane w Unii, z zastrzeżeniem wzajemności. W celu usunięcia kolejnych barier w mobilności pracowników oraz dalszego upraszczania ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie wszelkie świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie lub dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie na podstawie takich samych wymogów jak wymogi ustanowione w niniejszej dyrektywie mogą być uznane również na wszystkich drogach wodnych Unii, z zastrzeżeniem oceny dokonanej przez Komisję oraz z zastrzeżeniem uznawania przez to państwo trzecie dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (10a) Harmonizacja prawodawstwa w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w zakresie żeglugi śródlądowej w Europie jest zagwarantowana poprzez ścisłą współpracę między UE a CKŻR oraz poprzez opracowywanie norm CESNI.
- (11) Dyrektywa 2005/36/WE nadal ma zastosowanie do członków załogi pokładowej zwolnionych z obowiązku posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, jak również do kwalifikacji w dziedzinie żeglugi śródlądowej nieobjętych niniejszą dyrektywą.
- (12) Państwa członkowskie powinny wydawać świadectwa kwalifikacji tylko osobom, które osiągnęły minimalny poziom kompetencji i minimalny wiek, spełniają minimalne wymogi dotyczące stanu zdrowia oraz mają staż w żegludze wymagany do uzyskania konkretnych kwalifikacji.

- (13) W celu zapewnienia wzajemnego uznawania kwalifikacji świadectwa kwalifikacji powinny być oparte na kompetencjach niezbędnych do eksploatacji statków. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby osoby otrzymujące świadectwa kwalifikacji miały odpowiedni minimalny poziom kompetencji, zweryfikowany poprzez stosowną ocenę. Oceny takie mogą przybierać formę egzaminu administracyjnego lub mogą stanowić część zatwierdzonych programów szkolenia realizowanych zgodnie ze wspólnymi standardami w celu zapewnienia we wszystkich państwach członkowskich porównywalnego minimalnego poziomu kompetencji w odniesieniu do różnych kwalifikacji.
- (14) Ze względu na odpowiedzialność za bezpieczeństwo podczas wykonywania zawodu kapitana, żeglowania z pomocą radaru oraz bunkrowania lub prowadzenia statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny konieczne jest sprawdzenie poprzez egzaminy praktyczne, czy wymagany poziom kompetencji został faktycznie osiągnięty. Aby jeszcze bardziej ułatwić ocenę kompetencji, tego rodzaju egzaminy praktyczne mogą być przeprowadzone przy użyciu zatwierdzonych symulatorów.
- (15) Zatwierdzanie programów szkolenia jest konieczne do zweryfikowania, czy programy te są zgodne ze wspólnymi minimalnymi wymogami dotyczącymi treści i organizacji. Zgodność taka pozwala na wyeliminowanie zbędnych barier w wejściu do zawodu poprzez zwolnienie osób, które uzyskały już niezbędne umiejętności w trakcie szkolenia zawodowego, z obowiązku zdania zbędnego dodatkowego egzaminu. Istnienie zatwierdzonych programów szkolenia może także ułatwiać wejście do zawodu związanego z żeglugą śródlądową pracownikom, którzy wcześniej uzyskali doświadczenie w innych sektorach, ponieważ mogą oni korzystać ze specjalnych programów szkolenia, w których uwzględnia się kompetencje już nabyte przez tych pracowników.
- (16) Aby jeszcze bardziej ułatwić mobilność w przypadku kapitanów, wszystkie państwa członkowskie powinny, w miarę możliwości, móc oceniać kompetencje niezbędne do zaradzenia szczególnym zagrożeniom dla żeglugi na wszystkich odcinkach śródlądowych dróg wodnych w Unii, w przypadku gdy takie zagrożenia zostaną zidentyfikowane.

- (17) Staż w żegludze powinien być weryfikowany za pomocą zatwierdzonych przez państwo członkowskie wpisów w książeczkach żeglarskich. W celu umożliwienia takiej weryfikacji państwa członkowskie powinny wydawać książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe oraz zapewniać, aby te ostatnie stanowiły wykaz rejsów statków. Stan zdrowia kandydata powinien być poświadczony przez zatwierdzonego przedstawiciela zawodu medycznego.
- (18) Ilekroć środki przewidziane w niniejszej dyrektywie wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, są one stosowane zgodnie z prawem Unii w dziedzinie ochrony danych osobowych⁷.
- (19) Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwe organy do wdrażania niniejszej dyrektywy i utworzyć rejestry na potrzeby rejestrowania danych dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych. W celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi i Komisją na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, jak również do celów statystycznych, aby zachować bezpieczeństwo i usprawnić żeglugę, państwa członkowskie powinny przekazywać takie informacje, w tym dane dotyczące świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, do bazy danych prowadzonej przez Komisję.

⁷ W szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016 (numer zostanie dodany po formalnym przyjęciu) w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (odesłanie do Dz.U. zostanie dodane po formalnym przyjęciu) oraz z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- (20) Przetwarzaniem danych osobowych zajmują się organy wydające świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe zgodnie z zasadami takimi samymi jak zasady określone w niniejszej dyrektywie, w tym organy w państwach trzecich. Do celów oceny dyrektywy, do celów statystycznych oraz aby zachować bezpieczeństwo, usprawnić żeglugę i ułatwić wymianę informacji między organami zaangażowanymi we wdrażanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy, organy te oraz w stosownych przypadkach organizacje międzynarodowe, które ustanowiły te identyczne zasady, również powinny mieć dostęp do bazy danych prowadzonej przez Komisję. Dostęp ten powinien jednak być zależny od odpowiedniego poziomu ochrony danych, w tym danych osobowych.
- (21) Aby jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenie administracyjne, a jednocześnie sprawić, by dokumenty były mniej podatne na manipulowanie, Komisja po przyjęciu niniejszej dyrektywy powinna w dalszej kolejności zbadać możliwości wprowadzenia elektronicznej wersji książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, a także elektronicznych legitymacji zawodowych zawierających unijne świadectwa kwalifikacji. Komisja powinna przy tym uwzględnić istniejące technologie stosowane w przypadku innych rodzajów transportu, w szczególności w transporcie drogowym. Po przeprowadzeniu oceny skutków, w tym analizy kosztów i korzyści oraz skutków dla praw podstawowych, w szczególności w odniesieniu do ochrony danych osobowych, Komisja powinna przedstawić w stosownym przypadku wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania decyzji zatwierdzających środki zaproponowane przez państwa członkowskie w odniesieniu do wymogów dotyczących kompetencji w zakresie uwzględniania szczególnych zagrożeń na niektórych odcinkach śródlądowych dróg wodnych.

- (23) Uprawnienia wykonawcze dotyczące przyjmowania wzorów na potrzeby wydawania unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych oraz przyjmowania decyzji dotyczących uznawania lub zawieszenia uznawania takich dokumentów wydanych przez państwo trzecie lub na mocy umowy międzynarodowej regulującej żeglugę na unijnej śródlądowej drodze wodnej powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁸.
- (24) W celu zapewnienia minimalnych zharmonizowanych norm certyfikacji kwalifikacji oraz w celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi, jak również wdrażania, monitorowania i oceny niniejszej dyrektywy przez Komisję, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanawiania standardów kompetencji, standardów dotyczących stanu zdrowia, standardów dotyczących egzaminów praktycznych, standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów oraz standardów określających cechy i warunki użytkowania bazy danych prowadzonej przez Komisję celem przechowywania kopii najważniejszych danych odnoszących się do unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich, dzienników pokładowych i uznanych dokumentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (25) Środki przejściowe powinny uwzględniać problem istniejących krajowych świadectw, w tym wydanych przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, którymi posługują się kapitanowie, jak również inne kategorie członków załogi pokładowej objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. W ramach tych środków należy w miarę możliwości chronić wcześniej przyznane uprawnienia i zapewnić wykwalifikowanym członkom załogi rozsądny czas na ubieganie się o unijne świadectwo kwalifikacji. Należy w nich zatem przewidzieć maksymalnie 10-letni okres, w którym będzie można posługiwać się dotychczasowymi świadectwami na drogach wodnych Unii, na których były one ważne przed upływem okresu transpozycji, oraz zapewnić system przechodzenia na nowe zasady w odniesieniu do wszystkich tych świadectw na podstawie jednolitego zestawu unijnych kryteriów.
- (26) CESNI, które jest otwarte dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, opracowuje standardy w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w tym w zakresie kwalifikacji zawodowych. Komisja może wziąć pod uwagę takie standardy przy przyjmowaniu aktów delegowanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (27) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, mianowicie ustanowienie wspólnych ram uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, może natomiast zostać lepiej osiągnięty na poziomie Unii, biorąc pod uwagę jego skalę i skutki, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (28) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁹ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego dokumentu lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (29) Należy zatem uchylić dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

⁹ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

ROZDZIAŁ 1

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszej dyrektywie określa się warunki i procedury certyfikacji kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych, a także uznawania takich kwalifikacji w państwach członkowskich.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, specjalistów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego i specjalistów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących jednostkach pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:
 - a) statkach o długości co najmniej 20 metrów;
 - b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 m sześciennych;
 - c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:
 - (i) holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a) i b);
 - (ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;

- (iii) przemieszczania jednostek, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
- d) statkach pasażerskich;
- da) statkach, które muszą posiadać świadectwo dopuszczenia na mocy dyrektywy 2008/68/WE¹⁰;
- e) urządzeniach pływających.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób:

- a) żeglujących w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- b) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie;
- c) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żeglugi, straż pożarną i inne służby ratownicze;
- d) żeglujących na jednostkach pływających dokonujących ograniczonej liczby rejsów o zasięgu lokalnym na jeziorze lub sezonowo na rzece krajowej niepowiązanej z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego, jeżeli odległość od miejsca wypłynięcia w żadnym momencie nie jest większa niż dziesięć kilometrów;
- e) żeglujących sezonowo na jednostkach pływających eksploatowanych wewnątrz danego państwa członkowskiego na odizolowanych jeziorach niepołączonych z żadną siecią śródlądowych dróg wodnych;

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13–59).

- g) żeglujących w obszarach portowych niepołączonych ze śródlądowymi drogami wodnymi;
- h) żeglujących na jednostkach pływających niepołączonych ze śródlądowymi drogami wodnymi i podlegających wymogom dyrektywy 2008/106/WE.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- (1) „śródlądowa droga wodna” oznacza drogę wodną otwartą dla żeglugi na jednostkach pływających, o których mowa w art. 2, i z wyłączeniem wód morskich;
- (1a) „jednostka pływająca” oznacza statek lub urządzenie pływające;
- (2) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;
- (3) „statek pasażerski” oznacza statek zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- (5) „unijne świadectwo kwalifikacji” oznacza wydane przez właściwy organ świadectwo potwierdzające, że dana osoba spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie;

- (6) „członkowie załogi pokładowej” oznaczają osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej żeglującej na unijnych śródlądowych drogach wodnych, wykonujące zadania związane z żeglugą, obsługą ładunków, sztauowaniem, konserwacją lub naprawą, z wyjątkiem osób wyznaczonych wyłącznie do obsługi silników, dźwigów oraz sprzętu elektrycznego i elektronicznego;
- (6a) „świadcstwo operatora radiowego” oznacza krajowe zaświadczenie wydane przez państwo członkowskie zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym załączonym do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, zezwalające na obsługę stacji radiokomunikacyjnej na jednostce pływającej żeglugi śródlądowej;
- (7) „specjalista w dziedzinie żeglugi pasażerskiej” oznacza członka załogi pokładowej lub inną osobę właściwą do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;
- (7a) „specjalista w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego” oznacza osobę uprawnioną do zajmowania się procedurą bunkrowania jednostek pływających wykorzystujących skroplony gaz ziemny jako paliwo lub do sprawowania funkcji kapitana takiej jednostki;
- (8) „kapitan” oznacza członka załogi pokładowej uprawnionego do prowadzenia jednostki pływającej na śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich, który ponosi ogólną odpowiedzialność na pokładzie jednostki;
- (9) „szczególne zagrożenie” oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa spowodowane określonymi warunkami żeglugowymi, które wymagają od kapitanów posiadania kompetencji wykraczających poza to, co jest oczekiwane zgodnie z ogólnymi standardami kompetencji na poziomie zarządzania;
- (10) „kompetencja” oznacza dowiedzioną zdolność korzystania z wiedzy i umiejętności wymaganych zgodnie z ustalonymi normami w celu prawidłowego wykonywania zadań niezbędnych do eksploatacji jednostek pływających żeglugi śródlądowej;

- (11) „poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związanej ze sprawowaniem funkcji kapitana i zapewnieniem, by inni członkowie załogi pokładowej prawidłowo wykonywali wszystkie zadania w zakresie eksploatacji jednostki pływającej;
- (11a) „poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika i utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem wszystkich zadań w obrębie wyznaczonego obszaru odpowiedzialności zgodnie z właściwymi procedurami i pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;
- (12) „duży konwój” oznacza pchany konwój, dla którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości wynosi co najmniej 8 000 metrów kwadratowych;
- (13) „książeczka żeglarska” oznacza indywidualny rejestr, w którym zapisuje się szczegóły historii zatrudnienia członka załogi, w szczególności staż w żegludze i odbyte rejsy;
- (13a) „aktywna książeczka żeglarska lub aktywny dziennik pokładowy” oznacza książeczkę żeglarską lub dziennik pokładowy, w których można rejestrować dane;
- (14) „dziennik pokładowy” oznacza urzędowy rejestr rejsów, które odbyła jednostka pływająca;
- (15) „staż w żegludze” oznacza czas, mierzony w dniach, spędzony przez członków załogi pokładowej na pokładzie w trakcie rejsu jednostki pływającej po śródlądowych drogach wodnych i zatwierdzony przez właściwy organ;
- (19) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą ze znajdującymi się na niej urządzeniami roboczymi, takimi jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;

- (20) „długość” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, bez steru i bukszprytu;
- (21) „szerokość” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);
- (22) „zanurzenie” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;
- (23) „wlot” oznacza wgłębienie morskiej linii brzegowej, takie jak zatoka lub fiord;
- (24) „żegluga sezonowa” oznacza działalność żeglugową, która jest wykonywana corocznie przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy.

ROZDZIAŁ 2

UNIJNE ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI

Artykuł 4

Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji przez każdego członka załogi pokładowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej żeglujący po unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członków załogi pokładowej wydane zgodnie z art. 10 lub świadectwo uznane zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
 - 1a. Dla członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie unijne świadectwo kwalifikacji i książeczka żeglarska, o której mowa w art. 20, przedstawiane są w formie jednego dokumentu.
3. W drodze odstępstwa od ust. 1, świadectwa osób uczestniczących w eksploatacji jednostki pływającej innych niż kapitanowie, wydane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht są ważne na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych.

Artykuł 5

Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby specjaliści w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz specjaliści w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego posiadali unijne świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z art. 10 lub świadectwo uznane zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1, świadectwa osób, o których mowa w tym ustępie, wydane zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht są ważne na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych.

Artykuł 6

Obowiązek posiadania szczególnych zezwoleń przez kapitanów

Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie posiadali szczególne zezwolenia wydane zgodnie z art. 11, jeżeli kapitanowie:

- a) żeglują po śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim w rozumieniu art. 7;
- b) żeglują po odcinkach śródlądowych dróg wodnych wiążących się ze szczególnymi zagrożeniami w rozumieniu art. 8;
- c) żeglują z pomocą radaru;
- d) prowadzą jednostki pływające stosujące skroplony gaz ziemny jako paliwo;
- e) prowadzą duże konwoje.

Artykuł 6a

Wyłączenia dotyczące krajowych śródlądowych dróg wodnych niepowiązanych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego

1. Państwo członkowskie może wyłączyć osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, żeglujące wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepowiązanych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego, w tym sklasyfikowanych jako drogi wodne o charakterze morskim, z obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 1a, art. 5 ust. 1 i art. 6.

Wspomniane państwo członkowskie może również stosować wyłączenia dotyczące odnośnych śródlądowych dróg wodnych, które dotyczą art. 8, 10, 11 i 12, art. 13 ust. 1 i 3 w odniesieniu do wycofywania, art. 14, 15, 16, 17, 18 i 19, art. 20 ust. 1, 4 i 5, art. 21, 22 i 23, art. 24 ust. 1 lit. a)–d), art. 25 i 27 w odniesieniu do dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów oraz art. 34 ust. 2.

2. Państwo członkowskie, które przyznaje wyłączenia zgodnie z ust. 1, może wydawać tym osobom świadectwa kwalifikacji na warunkach, które różnią się od ogólnych warunków określonych w niniejszej dyrektywie. Uznanie tych świadectw w innych państwach członkowskich podlega dyrektywie 2005/36/WE lub dyrektywie 2005/45/WE¹¹, w stosownych przypadkach.
3. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach stosowanych zgodnie z ust. 1. Komisja udostępnia opinii publicznej informacje dotyczące tych wyłączeń.

¹¹ Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 160–163).

Artykuł 7

Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim

1. Państwa członkowskie klasyfikują odcinek śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądową drogę wodną o charakterze morskim, jeżeli spełnione jest jedno z poniższych kryteriów:
 - a) zastosowanie mają międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
 - b) boje i znaki są zgodne z systemem morskim;
 - c) niezbędna jest nawigacja naziemna; lub
 - d) do żeglugi potrzebny jest sprzęt morski, którego obsługa wymaga szczególnej wiedzy.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zaklasyfikowaniu określonego odcinka śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądowej drogi wodnej o charakterze morskim. Do powiadomienia Komisji dołącza się uzasadnienie oparte na tych kryteriach. Komisja bez zbędnej zwłoki udostępnia opinii publicznej wykaz zgłoszonych śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.

Artykuł 8

Odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami

1. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, państwa członkowskie mogą wskazać w następstwie procedury określonej w ust. 2–6 odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami, jeżeli zagrożenia takie są spowodowane:
 - a) częstymi zmianami przebiegu i prędkości prądu; lub
 - b) brakiem odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowych drogach wodnych lub odpowiednich wykresów w połączeniu z hydromorfologicznymi cechami śródlądowej drogi wodnej; lub
 - c) istnieniem szczególnych lokalnych regulacji ruchu uzasadnionych szczególnymi cechami hydromorfologicznymi.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, jakie zamierzają przyjąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz z art. 18, oraz podają uzasadnienie co najmniej sześć miesięcy przed przewidzianą datą przyjęcia.
- 2a. Jeżeli odcinki śródlądowych dróg wodnych, o których to odcinkach jest mowa w ust. 1, są położone wzdłuż granicy między co najmniej dwoma państwami członkowskimi, zainteresowane państwa członkowskie konsultują się i wspólnie powiadamiają Komisję.

6. Jeżeli środek, który ma zostać przyjęty przez państwo członkowskie, nie jest uzasadniony zgodnie z ust. 1 i 2, Komisja może w terminie sześciu miesięcy od powiadomienia wydać decyzję wykonawczą zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 30 ust. 3, sprzeciwiającą się przyjęciu tego środka.
7. W przypadku szczególnego zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, nieobjętego kryteriami określonymi w ust. 1 i nieobjętego kompetencjami kapitana statku, o których mowa w art. 15, takiego jak wysoka częstotliwość wypadków, państwo członkowskie może wystąpić do Komisji o ustanowienie odcinka śródlądowej drogi wodnej wiążącego się ze szczególnym ryzykiem. Wniosek taki przekazuje się wraz z uzasadnieniem zastosowania danego środka. W terminie sześciu miesięcy od złożenia wniosku Komisja może wydać decyzję wykonawczą zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 30 ust. 2, umożliwiając państwu członkowskiemu wprowadzenie środków, o które wystąpiło, lub nakazując państwu członkowskiemu zmianę lub nieprzyjmowanie wnioskowanego środka.
8. Komisja udostępnia opinii publicznej środki przyjęte przez państwa członkowskie wraz z uzasadnieniem, o którym mowa w ust. 2. i 7.

Artykuł 9

Uznanie

1. Każde unijne świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 4 i 5, a także książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 20, wydane przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.
2. Każde świadectwo kwalifikacji, książeczka żeglarska lub dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, w których to instrumentach określono wymogi identyczne z wymogami niniejszej dyrektywy, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.

Jeżeli takie świadectwa, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe są wydawane przez państwo trzecie, są one ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że takie państwo trzecie uznaje w obrębie swojej jurysdykcji unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, każde świadectwo kwalifikacji, każda książeczka żeglarska lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego, w których przewidziano wymogi identyczne z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5.

4. Każde państwo trzecie może przekazać Komisji wniosek o uznawanie świadectw, książeczek żeglarskich lub dzienników pokładowych wydanych przez swoje organy. Do wniosku dołącza się wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy wydawanie tych dokumentów podlega wymogom identycznym z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy.
5. Po otrzymaniu wniosku o uznanie zgodnie z ust. 4 Komisja przeprowadza ocenę systemów certyfikacji w państwie trzecim, w odniesieniu do którego złożono wniosek, aby ustalić, czy wydawanie tych dokumentów podlega wymogom identycznym z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy.

Jeżeli wymóg ten jest spełniony, Komisja przyjmuje akt wykonawczy w sprawie uznawania w Unii świadectw, książeczek żeglarskich lub dzienników pokładowych wydanych przez takie państwo trzecie, pod warunkiem że państwo to uznaje w obrębie swojej jurysdykcji unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

Przyjmując taki akt wykonawczy, Komisja określa, których spośród dokumentów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, dotyczy uznanie.

Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 30 ust. 3.

- 5a. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że państwo trzecie przestało spełniać wymogi niniejszego artykułu, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję, podając uzasadnione przyczyny takiej opinii.

6. Jeżeli Komisja ustali, że wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 2 lub 3, nie zależy już od spełniania identycznych wymogów, przyjmuje akt wykonawczy zawieszający na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważność świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych wydanych zgodnie z tymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 30 ust. 3.

Komisja może w każdej chwili uchylić zawieszenie, jeżeli usunięto stwierdzone braki w odniesieniu do stosowanych standardów.

7. Komisja udostępnia opinii publicznej wykaz państw trzecich, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z dokumentami uznawanymi za ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.

ROZDZIAŁ 3

CERTYFIKACJA KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH

Sekcja I

Procedura wydawania unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnych zezwoleń

Artykuł 10

Wydawanie i ważność unijnych świadectw kwalifikacji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby wnioskujące o unijne świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej i unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedkładały wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i stażu w żegludze odpowiadających kwalifikacjom, o które się ubiegają;
 - c) fakt spełniania, w stosownych przypadkach, standardów dotyczących stanu zdrowia zgodnie z art. 21.
2. Państwa członkowskie wydają unijne świadectwa kwalifikacji po weryfikacji autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę oraz po sprawdzeniu, że wnioskodawcy nie wydano już ważnego unijnego świadectwa kwalifikacji.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory unijnych świadectw kwalifikacji i jednolitych dokumentów będących połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i książeczek żeglarskich. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 30 ust. 2. Przyjmując te akty, Komisja sporządza i aktualizuje odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;
- b) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

4. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej jest ograniczona do daty następnego badania lekarskiego wymaganego zgodnie z art. 21.
5. Bez uszczerbku dla ograniczenia, o którym mowa w ust. 4, unijne świadectwa kwalifikacji kapitanów są ważne przez maksymalnie piętnaście lat.
6. Unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji są ważne przez maksymalnie pięć lat.

Artykuł 11

Wydawanie szczególnych zezwoleń dla kapitanów

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby ubiegające się o szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 6, inne niż zezwolenia przewidziane w art. 6 lit. b), przedkładały wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i stażu w żegludze odpowiadających szczególnemu zezwoleniu, o które się ubiegają;
 - c) fakt posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub świadectwa uznanego w zastosowaniu art. 9 ust. 2 lub 3 lub fakt spełniania minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana określonych w niniejszej dyrektywie.
2. W przypadku szczególnych zezwoleń dotyczących żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych wiążących się ze szczególnymi zagrożeniami, które to zezwolenia są wymagane na podstawie art. 6 lit. b), osoby ubiegające się o te zezwolenia przedkładają właściwym organom państw członkowskich, o których to organach mowa w art. 18 ust. 3, wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania wymogów dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na konkretnym odcinku, w odniesieniu do którego wymagane jest zezwolenie, ustalonych zgodnie z art. 18;

- c) fakt posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub świadectwa uznanego w zastosowaniu art. 9 ust. 2 lub 3 lub fakt spełniania minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana określonych w niniejszej dyrektywie.
3. Państwa członkowskie wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, po weryfikacji autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę.
 4. Państwa członkowskie zapewniają, by właściwy organ wydający kapitanom unijne świadectwa kwalifikacji określił w świadectwie wszelkie szczególne zezwolenia wydane na podstawie art. 6 zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 10 ust. 3. Ważność takiego szczególnego zezwolenia kończy się wraz z zakończeniem okresu ważności unijnego świadectwa kwalifikacji.
 5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 6 lit. d), wydawane jest jako unijne świadectwo kwalifikacji dla specjalistów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 10 ust. 3, a jego ważność ustala się zgodnie z art. 10 ust. 6.

Artykuł 12

Przedłużenie ważności unijnych świadectw kwalifikacji

Po upływie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji państwo członkowskie na stosowny wniosek przedłuża ważność świadectwa, pod warunkiem że:

- a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi **pokładowej** przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c);
- b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i b).

Artykuł 13

Zawieszenie i cofnięcie unijnych świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń

1. Jeżeli istnieją przesłanki, które wskazują, że wymogi dotyczące świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń nie są już spełnione, państwo członkowskie, które wydało dane świadectwo, przeprowadza wszystkie niezbędne oceny i, w stosownych przypadkach, wycofuje te świadectwa.
2. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji może zostać tymczasowo zawieszona przez którekolwiek państwo członkowskie, jeżeli to państwo członkowskie uzna takie zawieszenie za konieczne ze względów bezpieczeństwa lub porządku publicznego.
3. Państwa członkowskie odnotowują bez zbędnej zwłoki zawieszenia i wycofania w bazie danych, o której mowa w art. 23 ust. 2.

Sekcja II

Kompetencje

Artykuł 14

Wymogi dotyczące kompetencji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4, 5 i 6, posiadały kompetencje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej, jak określono w art. 15.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 ocenę kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń, o których mowa w art. 6 lit. b), przeprowadza się zgodnie z art. 18.

Artykuł 15

Ocena kompetencji

1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia standardów kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II.

Przy wykonywaniu swoich uprawnień delegowanych Komisja sporządza i aktualizuje w załączniku IV odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę złożenia wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;
- b) spełniają zasadnicze wymogi określone w załączniku II;
- c) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może dostosować załącznik IV, aby przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

2. Państwa członkowskie zapewniają, by osoby ubiegające się o dokumenty, o których mowa w art. 4, 5 i 6, wykazały, w stosownych przypadkach, że spełniają standardy kompetencji, o których mowa w ust. 1, zdając egzamin zorganizowany:

- a) pod nadzorem organu administracyjnego zgodnie z art. 16 lub
- b) w ramach programu szkolenia zatwierdzonego zgodnie z art. 17.

3. Wykazanie zgodności ze standardami kompetencji obejmuje egzamin praktyczny mający na celu uzyskanie:

- a) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;
- b) szczególnego zezwolenia na żeglowanie z pomocą radaru, o którym jest mowa w art. 6 lit. c);
- c) unijnego świadectwa kwalifikacji dla specjalistów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Egzaminy praktyczne mające na celu uzyskanie dokumentów, o których mowa w lit. a) i b), mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na symulatorze zgodnie z art. 19. W odniesieniu do lit. c) egzaminy praktyczne mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia standardów dotyczących egzaminów praktycznych, o których mowa w ust. 3, określających szczególne kompetencje i warunki sprawdzane podczas egzaminów praktycznych, jak również minimalne wymagania dotyczące jednostek pływających, na których mogą odbywać się egzaminy praktyczne.

Przy wykonywaniu swoich uprawnień delegowanych Komisja sporządza i aktualizuje w załączniku IV odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę złożenia wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;
- b) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może dostosować załącznik IV, aby przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

Artykuł 16

Egzamin pod nadzorem organu administracyjnego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a), były organizowane pod ich nadzorem. Państwa zapewniają, aby egzaminy te przeprowadzali egzaminatorzy mający kwalifikacje do oceniania kompetencji i odpowiadającej im wiedzy oraz umiejętności, o których mowa w art. 15 ust. 1.
2. W przypadku egzaminów pisemnych lub egzaminów komputerowych egzaminatorzy, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpieni przez wykwalifikowane osoby nadzorujące.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminatorów i osób nadzorujących nie dotyczył konflikt interesów.

Artykuł 17

Zatwierdzanie programów szkolenia

1. Państwa członkowskie mogą ustanowić programy szkolenia dla osób, o których mowa w art. 4, 5 i 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby programy szkolenia prowadzące do uzyskania dyplomów lub świadectw wykazujących zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1, były zatwierdzane przez właściwe organy państw członkowskich, na których terytorium prowadzi swoje programy szkolenia odpowiednia instytucja edukacyjna lub szkoleniowa.

2. Państwa członkowskie mogą zatwierdzać programy szkolenia, o których mowa w ust. 1, wyłącznie jeżeli:
- a) cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury i materiały szkoleniowe są prawidłowo udokumentowane i umożliwiają kandydatom osiągnięcie standardów kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1;
 - b) programy oceny odpowiednich kompetencji są realizowane przez wykwalifikowane osoby wykazujące dogłębną znajomość programu szkolenia;
 - c) egzamin sprawdzający zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1, jest przeprowadzany przez wykwalifikowanych egzaminatorów, których nie dotyczy konflikt interesów.
- 2a. Państwa członkowskie uznają dyplomy lub świadectwa przyznane po zakończeniu programów szkolenia zatwierdzanych przez inne państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.
- 2b. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają zatwierdzenie przyznanego przez siebie programu szkolenia, jeśli program szkolenia nie spełnia już kryteriów określonych w ust. 2.
3. Państwa członkowskie przekazują wykaz zatwierdzonych, odwołanych lub zawieszonych programów szkolenia Komisji, która podaje te informacje do wiadomości publicznej. W wykazie podaje się nazwę programu szkolenia, tytuły przyznawanych dyplomów lub świadectw, organ przyznający dyplom lub świadectwo, rok wejścia w życie zatwierdzenia, jak również odpowiednie kwalifikacje i wszelkie szczególne uprawnienia, do których dyplom lub świadectwo zapewniają dostęp.

Artykuł 18

Ocena kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń

1. Państwa członkowskie, które wskazują odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami w rozumieniu art. 8 ust. 1 **lub** 7, określają dodatkowe kompetencje wymagane od kapitanów żeglujących na tych odcinkach oraz sposoby wykazania spełnienia takich wymogów.

Sposoby te mogą obejmować ograniczoną liczbę rejsów, które należy odbyć na danym odcinku, egzamin przeprowadzany na symulatorze, egzamin w postaci testu wielokrotnego wyboru, egzamin ustny lub połączenie tych sposobów.

Przy stosowaniu przepisów niniejszego ustępu państwa członkowskie stosują obiektywne, przejrzyste, niedyskryminujące i proporcjonalne kryteria.

2. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają, aby zostały wprowadzone procedury oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń i aby zostały udostępnione publicznie narzędzia ułatwiające kapitanom uzyskanie kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.
3. Państwo członkowskie może przeprowadzać oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń związanych z odcinkami dróg wodnych położonych w innym państwie członkowskim w oparciu o wymogi ustanowione zgodnie z ust. 1, po uzyskaniu wyraźnej zgody zainteresowanego państwa członkowskiego. W takim przypadku państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają państwu członkowskiemu przeprowadzającemu ocenę niezbędne środki umożliwiające mu przeprowadzenie takiej oceny.

Artykuł 19

Wykorzystywanie symulatorów

1. Symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji podlegają zatwierdzeniu przez państwa członkowskie. Zatwierdzenie takie jest wydawane na stosowny wniosek po wykazaniu, że urządzenie spełnia standardy dla symulatorów ustanowione aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W zatwierdzeniu określa się, która konkretna ocena kompetencji jest zatwierdzona w odniesieniu do danego symulatora.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, określających minimalne wymagania funkcjonalne i techniczne oraz procedury administracyjne w tym zakresie, w celu zapewnienia, aby symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji były zaprojektowane w sposób umożliwiający weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 15 ust. 3.

Przy wykonywaniu swoich uprawnień delegowanych Komisja sporządza i aktualizuje w załączniku IV odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę złożenia wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;
- b) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może dostosować załącznik IV, aby przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

- 2a. Państwa członkowskie uznają, bez dalszych wymagań technicznych lub oceny, symulatory zatwierdzone przez właściwe organy w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 1.

- 2b. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają zatwierdzenie uznanych przez siebie symulatorów, jeśli nie spełniają już one standardów, o których mowa w ust. 2.
3. Państwa członkowskie przekazują wykaz zatwierdzonych symulatorów Komisji. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

Sekcja III

Staż w żegludze i stan zdrowia

Artykuł 20

Książeczka żeglarska i dziennik pokładowy

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby staż w żegludze, o którym mowa w art. 10 ust. 1 lit. b), i odbyte rejsy, o których mowa w art. 18 ust. 1, rejestrowane były przez kapitana w książeczce żeglarskiej, o której mowa w ust. 5, lub w książeczce żeglarskiej uznanej zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby na żądanie któregośkolwiek członka załogi dane dotyczące stażu żeglugi i rejsów odbytych w okresie nie dłuższym niż 15 miesięcy przed terminem złożenia wniosku były poświadczane w książeczce żeglarskiej po weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających.
W przypadku wprowadzenia narzędzi elektronicznych, w tym elektronicznych książeczek żeglarskich i elektronicznych dzienników pokładowych, którym towarzyszą odpowiednie procedury zabezpieczające autentyczność tych dokumentów, odpowiednie dane można zatwierdzać bez przeprowadzania dodatkowych procedur.

Staż w żegludze mógł zostać uzyskany na śródlądowych drogach wodnych dowolnych państw członkowskich. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, których cieki wodne nie znajdują się w całości na terytorium Unii, uwzględnia się również staż w żegludze uzyskany na odcinkach położonych poza terytorium Unii.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby rejsy jednostek pływających, o których mowa w art. 2 ust. 1, były rejestrowane w dzienniku pokładowym, o którym mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, lub w dzienniku pokładowym uznanym zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
- 4a. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 30 ust. 3, biorąc przy tym pod uwagę informacje konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy dotyczące identyfikacji osoby, jej stażu w żegludze i odbytych rejsów.

Przyjmując takie wzory, Komisja uwzględnia fakt, że dziennik pokładowy jest również wykorzystywany do celów wdrażania dyrektywy Rady 2014/112/UE¹² na potrzeby weryfikacji wymogów dotyczących załogi i rejestrowania rejsów jednostek pływających.

Przyjmując te wzory, Komisja sporządza i aktualizuje odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;

¹² Dyrektywa Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. wykonująca Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Kapitanów (ESO) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF) (Dz.U. L 367 z 23.12.2014, s. 86).

- b) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi posiadali jedną aktywną książeczkę żeglarską oraz aby na jednostkach pływających prowadzono jeden aktywny dziennik pokładowy.

Artykuł 21

Stan zdrowia

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji wykazali swój stan zdrowia poprzez przedstawienie ważnego orzeczenia lekarskiego wydanego przez przedstawiciela zawodu medycznego zatwierdzonego przez właściwy organ po pomyślnym przeprowadzeniu badania stanu zdrowia.
2. Orzeczenia lekarskie przekazywane są właściwemu organowi:
- a) w celu wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej;
 - b) w celu wydania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;
 - c) w celu przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej, w przypadku gdy spełnione są warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu.

Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji nie mogą być wystawione wcześniej niż trzy miesiące przed datą złożenia wniosku o unijne świadectwo kwalifikacji.

3. Po ukończeniu 60. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 nie rzadziej niż co pięć lat. Po ukończeniu 70. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 co dwa lata.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby pracodawcy, kapitanowie i organy państw członkowskich mogli wymagać od członków załogi pokładowej wykazywania odpowiedniego stanu zdrowia zgodnie z ust. 1, jeżeli istnieją obiektywne oznaki, że wymogi dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, mogą już nie być spełnione.
5. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia, konieczne może być wprowadzenie środków łagodzących lub nałożenie ograniczeń, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi. W takim przypadku tego rodzaju środki łagodzące i ograniczenia związane ze stanem zdrowia wymienia się w unijnym świadectwie kwalifikacji zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 10 ust. 3.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 i na podstawie zasadniczych wymogów dotyczących stanu zdrowia, o których mowa w załączniku III, w celu ustalenia standardów dotyczących stanu zdrowia, określających wymogi dotyczące stanu zdrowia, szczególnie w odniesieniu do badań, które przedstawiciele zawodu medycznego muszą przeprowadzić, kryteriów, które muszą stosować, aby ustalić zdolność do pracy, oraz wykazu ograniczeń i środków łagodzących.

Przy wykonywaniu swoich uprawnień delegowanych Komisja sporządza i aktualizuje w załączniku IV odniesienie do norm ustanowionych przez CESNI i ustala datę złożenia wniosku, pod warunkiem że

- a) normy te są dostępne i aktualne;

- b) spełniają zasadnicze wymagania określone w załączniku III;
- c) interesy Unii nie są zagrożone przez zmiany w procesie decyzyjnym CESNI.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja może dostosować załącznik IV, aby przewidzieć inne normy lub umieścić odesłania do innych norm.

ROZDZIAŁ 4

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

Artykuł 22

Ochrona danych osobowych

1. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez państwa członkowskie przewidziane w niniejszej dyrektywie odbywa się zgodnie z prawem unijnym w zakresie ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016 [numer zostanie dodany po formalnym przyjęciu] w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)¹³.
2. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez Komisję przewidziane w niniejszej dyrektywie odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴.
3. Państwa członkowskie zapewniają, by dane osobowe mogły być przetwarzane wyłącznie w celu:
 - a) wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy;
 - b) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do bazy danych, o której mowa w art. 23, a Komisją;
 - c) opracowywania statystyk.

¹³ (odesłanie do Dz.U. zostanie dodane po formalnym przyjęciu)

¹⁴ Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

Zanonimizowane informacje uzyskane na podstawie takich danych można wykorzystywać do wspierania działań propagujących transport wodny śródlądowy.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4 i 5 i których dane osobowe, w szczególności dane dotyczące zdrowia, są przetwarzane w rejestrach, o których mowa w art. 23 ust. 1, i w bazie danych, o której mowa w art. 23 ust. 2, były uprzednio o tym fakcie informowane. Osobom takim przyznaje się dostęp do danych osobowych, które ich dotyczą, oraz na żądanie w dowolnym czasie przekazuje się im kopie tych danych.

Artykuł 23

Rejestry

1. Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie prowadzą rejestry wszystkich unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych wydanych pod ich nadzorem zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz w stosownych przypadkach dokumentów uznanych na podstawie art. 9 ust. 2, które zostały wydane, zawieszone, wycofane, których ważność przedłużono lub których ważność upłynęła lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone.

W odniesieniu do unijnych świadectw kwalifikacji rejestry zawierają dane podane w unijnych świadectwach kwalifikacji oraz nazwę organu wydającego.

W przypadku książeczek żeglarskich rejestry zawierają numer identyfikacyjny posiadacza, numer identyfikacyjny książeczki żeglarskiej, imię i nazwisko posiadacza, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.

W przypadku dzienników pokładowych rejestry zawierają nazwę jednostki pływającej, europejski numer identyfikacyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.

Aby jeszcze bardziej ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu uzupełnienia informacji w rejestrach książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych innymi informacjami wymaganymi według wzorów książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych przyjętych na podstawie art. 20 ust. 5.

2. Na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, w celu zachowania bezpieczeństwa, ułatwienia żeglugi, jak również do celów statystycznych i na potrzeby ułatwienia wymiany informacji między organami wdrażającymi niniejszą dyrektywę, państwa członkowskie rzetelnie i bez zwłoki rejestrują w bazie danych prowadzonej przez Komisję dane dotyczące świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, o których jest mowa w ust. 1.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia, zgodnie z art. 29, aktów delegowanych ustalających standardy określające cechy tej bazy danych i warunki korzystania z niej, w szczególności w celu sprecyzowania:

- a) instrukcji dotyczących kodowania danych w bazie danych;
- b) praw dostępu użytkowników, w stosownych przypadkach zróżnicowanych według rodzaju użytkowników, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystywania danych;
- c) maksymalnego czasu zatrzymywania danych zgodnie z ust. 3, w stosownych przypadkach zróżnicowanego w zależności od rodzaju dokumentu;

- d) instrukcji dotyczących funkcjonowania bazy danych i jej interakcji z rejestrami, o których mowa w ust. 1.

Przyjmując takie akty delegowane, Komisja dokonuje w załączniku IV odpowiedniego wpisu lub aktualizacji danego odniesienia wraz z datą rozpoczęcia stosowania.

- 3. Wszelkie dane osobowe zawarte w rejestrach, o których mowa w ust. 1, i w bazie danych, o której mowa w ust. 2, przechowuje się nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Gdy informacje nie są dłużej potrzebne do tych celów, takie dane osobowe są niszczone.
- 4. Komisja może udzielić dostępu do bazy danych organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do celów, o których mowa w ust. 2, pod warunkiem że:
 - a) spełnione zostały wymogi art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001, oraz
 - b) to państwo trzecie lub organizacja międzynarodowa nie ograniczają państwom członkowskim ani Komisji dostępu do swojej równoważnej bazy danych.

Komisja zapewnia, aby państwo trzecie ani organizacja międzynarodowa nie przekazywały tych danych innemu państwu trzeciemu ani innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez Komisję.

Artykuł 24
Właściwe organy

1. Państwa członkowskie wyznaczają – w stosownych przypadkach – właściwe organy, które:
 - a) organizują i nadzorują egzaminy, o których mowa w art. 16;
 - b) zatwierdzają programy szkolenia, o których mowa w art. 17;
 - ba) zatwierdzają symulatory, o których mowa w art. 19;
 - c) wydają świadectwa, przedłużają ich ważność, zawieszają je lub wycofują oraz wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 4, 5, 6, 12, 13 i 34, a także książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 20;
 - ca) zatwierdzają staż w żegludze w książeczkach żeglarskich, o których mowa w art. 20;
 - cb) określają, którzy przedstawiciele zawodu medycznego mogą wydawać orzeczenia lekarskie zgodnie z art. 21;
 - d) prowadzą rejestry, o których mowa w art. 23;
 - e) wykrywają i zwalczają oszustwa i inne nielegalne praktyki, o których mowa w art. 27.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych organach na swoim terytorium, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

Artykuł 25
Monitorowanie

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) wszystkie działania związane ze szkoleniem, oceną kompetencji, wydawaniem i aktualizowaniem unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych prowadzone przez organizacje rządowe i pozarządowe pozostające pod ich nadzorem były stale monitorowane poprzez system norm jakości, aby zapewnić osiągnięcie celów przewidzianych w niniejszej dyrektywie;
- b) cele szkoleniowe i związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były wyraźnie zdefiniowane i określały poziomy wiedzy i umiejętności podlegające ocenie i sprawdzane zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- c) obszary stosowania norm jakości obejmowały wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i wycofywanie unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, wszystkie kursy i programy szkolenia, egzaminy i oceny przeprowadzane przez każde państwo członkowskie lub pod jego nadzorem oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane od osób prowadzących szkolenie i egzaminatorów, biorąc pod uwagę politykę, systemy, kontrole i przeglądy wewnętrzne służące zapewnianiu jakości ustanowione na potrzeby zapewnienia osiągnięcia określonych celów.

Artykuł 27

Zapobieganie oszustwom i innym nielegalnym praktykom

1. Państwa członkowskie podejmują działania i egzekwują stosowanie właściwych środków w celu zapobiegania oszustwom i innym nielegalnym praktykom z wykorzystaniem unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich, dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
2. Państwa członkowskie wymieniają z właściwymi organami innych państw członkowskich odpowiednie informacje na temat świadectw osób uczestniczących w eksploatacji jednostki pływającej, w tym informacji o zawieszeniu i wycofaniu świadectw.

Artykuł 28

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji nakładanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

ROZDZIAŁ 5

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 29

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 4, art. 19 i 21 oraz art. 23 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [wstawić: data wejścia w życie]. Komisja sporządza sprawozdanie w odniesieniu do przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w niniejszym artykule, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
- 3a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez poszczególne państwa członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 15 marca 2016 r.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.
7. Komisja może wyznaczyć organ do celów przyjmowania powiadomień i publicznego udostępniania informacji przewidzianych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 30

Komitet

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Odesłania do komitetu utworzonego na podstawie art. 7 dyrektywy 91/672/EWG, którą uchyla niniejsza dyrektywa, odczytuje się jako odesłania do komitetu utworzonego na mocy niniejszej dyrektywy.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zakończeniu tej procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie tej opinii.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zakończeniu tej procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie tej opinii.

Artykuł 31

Przegląd

1. Komisja ocenia niniejszą dyrektywę wraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi, o których mowa w niniejszej dyrektywie, i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż po upływie ośmiu lat od daty, o której mowa w art. 35 ust. 1.
2. Do dnia [wstawić: dwa lata przed datą wskazaną w ust. 1] każde państwo członkowskie udostępnia Komisji informacje potrzebne do monitorowania wdrażania i oceny dyrektywy, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi w odniesieniu do gromadzenia, formatu i treści informacji.

Artykuł 32

Stopniowe wprowadzanie

1. W ciągu 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja stopniowo przyjmuje akty delegowane i wykonawcze ustalające:
 - a) standardy dotyczące cech bazy danych, o której mowa w art. 23, i warunków korzystania z tej bazy;
 - b) standardy kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1;
 - c) standardy dotyczące stanu zdrowia przewidziane w art. 21;
 - d) wzory przewidziane w art. 10 i 20;
 - e) standardy dotyczące egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 15 ust. 3;
 - f) standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, o których mowa w art. 19.

2. Najpóźniej po upływie 30 miesięcy od momentu przyjęcia parametrów bazy danych, o których mowa w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu, tworzy się bazę danych przewidzianą w art. 23.

Artykuł 33

Uchylenie

Dyrektywy 96/50/WE i 91/672/EWG tracą moc z dniem [wstawić: następny dzień po dniu upływu terminu transpozycji].

Odesłania do uchylonych dyrektyw odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 34

Przepisy przejściowe

1. Świadectwa wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz świadectwa, o których mowa w art. 1 ust. 6 dyrektywy 96/50/WE, wydane przed [wstawić: następny dzień po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy] pozostają ważne na tych unijnych drogach wodnych, na których były ważne przed tą datą, przez maksymalnie dziesięć lat po tej dacie.

Do dnia [wstawić: następny dzień po upływie terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy + 10 lat] państwo członkowskie, które wydało te świadectwa, wydaje – na stosowny wniosek – unijne świadectwo kwalifikacji kapitanom, którzy posiadają takie świadectwa, zgodnie ze wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że przedłożą oni wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy.

2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w miarę możliwości, uprawnienia wcześniej przyznane, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.

- 2a. Licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, wydane przed [wstawić: następny dzień po upływie terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy] pozostają ważne na wszystkich unijnych drogach wodnych do dnia [wstawić: następny dzień po upływie terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy + 10 lat].

Do dnia [wstawić: następny dzień po upływie terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy + 10 lat] państwo członkowskie, w którym zostały wydane te świadectwa, wydaje – na stosowny wniosek – unijne świadectwo kwalifikacji kapitanom, pod warunkiem że przedłożą oni wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy. Państwo członkowskie może też – na stosowny wniosek – podjąć decyzję o wydaniu licencji na żeglugę po Renie, o której mowa w art. 9 ust. 2.

3. Inni niż kapitanowie członkowie załogi posiadający świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed następnym dniem po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy, lub posiadający kwalifikacje uznane w co najmniej jednym państwie członkowskim, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat od tej daty. W tym okresie członkowie załogi inni niż kapitanowie nadal mogą powoływać się na dyrektywę 2005/36/WE w odniesieniu do uznawania ich kwalifikacji przez organy innych państw członkowskich. Przed upływem tego okresu mogą oni wystąpić o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo w zastosowaniu art. 9 ust. 2, składając wniosek do właściwego organu wydającego takie świadectwa, pod warunkiem że przedstawią wystarczający dowód, o którym mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy.
4. Książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane przed następnym dniem po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35, zgodnie z przepisami innymi niż określone w niniejszej dyrektywie mogą pozostać aktywne przed maksymalnie dziesięć lat od następnego dnia po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35.

5. W drodze odstępstwa od ust. 3 krajowe świadectwa dla członków załogi na promach nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed [wstawić: następny dzień po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy] pozostają ważne na tych unijnych drogach wodnych, na których były ważne przed tą datą, przez maksymalnie 20 lat po tej dacie.

Przed upływem tego okresu członkowie załóg na promach mogą wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo w zastosowaniu art. 9 ust. 2, pod warunkiem że przedstawiają wystarczający dowód, o którym mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, oraz że ich świadectwo było ważne co najmniej przez 10 lat.

6. W drodze odstępstwa od art. 4 ust. 1 państwa członkowskie mogą do dnia [wstawić: data wejścia w życie + 30 lat] zezwolić, by kapitanowie statków morskich eksploatowanych na określonych śródlądowych drogach wodnych posługiwali się świadectwami kwalifikacji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, pod warunkiem że:
- a) dane działanie w zakresie żeglugi śródlądowej odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim; oraz
 - b) państwo członkowskie uznało świadectwa, o których mowa w niniejszym ustępie, na okres pięciu lat w dniu [wstawić: data wejścia w życie dyrektywy] na danych drogach śródlądowych.

Artykuł 35
Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [wstawić: cztery lata od momentu wejścia dyrektywy w życie]. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

- 1a. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby, o których mowa w art. 2, zostały zwolnione zgodnie z art. 6a, jest zobowiązane wprowadzić w życie do dnia [wstawić: termin transpozycji] tylko te środki, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 1–3, 6a, 7, i 9 – w odniesieniu do unijnego świadectwa kwalifikacji i książeczki żeglarskiej, art. 13 ust. 2 i 3 – w odniesieniu do zawieszenia, art. 20 ust. 3, art. 24 ust. 1 lit. e) i ust. 2 oraz art. 27 – w odniesieniu do unijnego świadectwa kwalifikacji i książeczki żeglarskiej, art. 28 i art. 34 z wyjątkiem ust. 2.

Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy i poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia ani symulatorów.

- 1b. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwo członkowskie nie jest zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy, o ile
- (a) nie ma osób, o których mowa w art. 2, prowadzących na jego terytorium działalność zawodową objętą zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;
 - b) działalność zawodową na jego terytorium prowadzą wyłącznie osoby objęte wymogami dyrektywy 2008/106/WE.

W takim przypadku państwo to informuje o tym Komisję do dnia [*termin transpozycji*]. Do czasu transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy i poinformowania o tym Komisji to państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia ani symulatorów.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 36

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 37

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Załącznik I

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE WIEKU, ZGODNOŚCI ADMINISTRACYJNEJ, KOMPETENCJI I STAŻU W ŻEGLUDZE

Minimalne wymogi dotyczące kwalifikacji załogi pokładowej określone w niniejszym załączniku należy traktować jako rosnący poziom kwalifikacji, z wyjątkiem kwalifikacji młodszych marynarzy i praktykantów, które uważa się za znajdujące się na tym samym poziomie.

1 Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie podstawowym

1.1 Minimalne wymogi dotyczące uzyskania świadectwa młodszego marynarza

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

- musi mieć ukończone 16 lat.

1.2 Minimalne wymogi dotyczące uzyskania świadectwa praktykanta

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

- musi mieć ukończone 15 lat;
- musi podpisać umowę w sprawie praktyk, w której przewidziany jest zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17.

2 Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie operacyjnym

2.1 Minimalne wymogi dotyczące uzyskania świadectwa marynarza

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

a)

- musi mieć ukończone 17 lat;
- musi ukończyć zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwający nie krócej niż dwa lata, oparty na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego określonych w załączniku II;
- musi mieć w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia staż w żegludze nie krótszy niż 90 dni.

lub

b)

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, o którym mowa w art. 16, której celem jest zweryfikowanie, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II;
- musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 360 dni lub 180 dni, w przypadku gdy dana osoba może dodatkowo przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego o stażu wynoszącym co najmniej 250 dni uzyskanego na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej.

lub

c)

- musi mieć co najmniej pięcioletnie doświadczenie zawodowe przed przystąpieniem do programu szkolenia;
- musi ukończyć zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwający nie krócej niż półtora roku, oparty na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego określonych w załączniku II;
- musi mieć w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia staż w żegludze nie krótszy niż 90 dni.

2.2 Minimalne wymagania dotyczące uzyskania świadectwa starszego marynarza

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

a)

- musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 180 dni i mieć w tym czasie kwalifikacje do pełnienia funkcji marynarza

lub

b)

- musi ukończyć zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwający nie krócej niż trzy lata, oparty na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego określonych w załączniku II;

- musi mieć w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia staż w żegludze nie krótszy niż 270 dni.

2.3 Minimalne wymagania dotyczące uzyskania świadectwa sternika

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

a)

- musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 180 dni i mieć w tym czasie kwalifikacje do pełnienia funkcji starszego marynarza.

lub

b)

- musi ukończyć zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwający nie krócej niż trzy lata, oparty na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego określonych w załączniku II;
- musi mieć w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia staż w żegludze nie krótszy niż 360 dni.

lub

c)

- musi mieć co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego jako kapitan żeglugi morskiej;
- musi pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, której celem jest zweryfikowanie, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II.

3 Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie zarządzania

3.1 Minimalne wymagania dotyczące uzyskania świadectwa kapitana

Każda osoba ubiegająca się o unijne świadectwo kwalifikacji:

a)

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi ukończyć zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwający nie krócej niż trzy lata, oparty na standardach kompetencji dla poziomu zarządzania określonych w załączniku II;
- musi uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia lub po jego ukończeniu staż w żegludze nie krótszy niż 360 dni
- musi posiadać świadectwo operatora radiowego.

lub

b)

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi posiadać kwalifikacje sternika;
- musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 180 dni;
- musi pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, której celem jest zweryfikowanie, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II.

- musi posiadać świadectwo operatora radiowego.

lub

ba)

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 540 dni lub 180 dni, w przypadku gdy dana osoba może dodatkowo przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego o stażu wynoszącym co najmniej 500 dni uzyskanego na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej;
- musi pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, której celem jest zweryfikowanie, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II.
- musi posiadać świadectwo operatora radiowego.

lub

c)

- musi mieć co najmniej pięcioletnie doświadczenie zawodowe przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia;
- musi uczestniczyć w zatwierdzonym programie szkolenia, o którym mowa w art. 17, trwającym nie krócej niż półtora roku, opartym na standardach kompetencji dla poziomu zarządzania określonych w załączniku II;
- musi uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia i nie później niż w ciągu 180 dni od jego ukończenia staż w żegludze nie krótszy niż 180 dni.

- musi posiadać świadectwo operatora radiowego.

3.2 Minimalne wymogi w odniesieniu do szczególnych zezwoleń dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana

3.2.1 Drogi wodne o charakterze morskim

Każdy kandydat:

- musi spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące żeglowania po drogach wodnych o charakterze morskim.

3.2.2 Radar

Każdy kandydat:

- musi spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące żeglowania z pomocą radaru.

3.2.3 Skroplony gaz ziemny

Każdy kandydat:

- musi posiadać unijne świadectwo kwalifikacji dla specjalisty w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego, o którym mowa w sekcji 4.2.

3.2.4 Duże konwoje

Każdy kandydat musi mieć staż w żegludze nie krótszy niż 720 dni, w tym przez co najmniej 540 dni mieć kwalifikacje do pełnienia funkcji kapitana i przez co najmniej 180 dni do prowadzenia dużego konwoju.

4 Kwalifikacje do wykonywania szczególnych operacji

4.1 Minimalne wymagania dotyczące uzyskania świadectwa specjalisty w dziedzinie żeglugi pasażerskiej

Każda osoba ubiegająca się o pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji specjalisty w dziedzinie żeglugi pasażerskiej:

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące specjalistów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

Każda osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji specjalisty w dziedzinie żeglugi pasażerskiej:

- musi zdać nowy egzamin administracyjny lub ukończyć nowy zatwierdzony program szkolenia zgodnie z art. 15 ust. 2.

4.2 Minimalne wymagania dotyczące uzyskania świadectwa specjalisty w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG)

Każda osoba ubiegająca się o pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji specjalisty w dziedzinie w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego:

- musi mieć ukończone 18 lat;
- musi spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące specjalistów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Każda osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji specjalisty w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego:

a) musi uzyskać określony poniżej staż w żegludze na pokładzie statku wykorzystującego skroplony gaz ziemny (LNG) jako paliwo:

- nie mniej niż 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat; lub
- nie mniej niż 90 dni w ciągu poprzedniego roku

lub

b) musi spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące specjalistów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego.

Załącznik II

ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE KOMPETENCJI

1 Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie operacyjnym

1.1 Żegluga

Marynarz pomaga dowództwu statku w wykonywaniu manewrów i kierowaniu statkiem na śródlądowych drogach wodnych. Marynarz jest w stanie wykonywać te zadania na wszystkich rodzajach dróg wodnych i we wszystkich portach. W szczególności marynarz jest w stanie:

- pomagać w przygotowaniu statku do żeglugi, tak aby zapewnić bezpieczny rejs w każdych warunkach;
- pomagać w manewrach cumowania i kotwiczenia;
- pomagać w prowadzeniu statku i manewrowaniu nim w sposób bezpieczny z punktu widzenia żeglugi i ekonomiczny.

1.2 Eksploatacja statków

Marynarz:

- pomagać dowództwu statku w kontrolowaniu funkcjonowania statku i opiece nad osobami znajdującymi się na pokładzie;
- korzystać z wyposażenia statku.

1.3 Obsługa ładunków, sztautowanie i transport pasażerski

Marynarz:

- pomagać dowództwu statku w przygotowaniu, sztautowaniu i monitorowaniu ładunków w trakcie operacji załadunku i wyładunku;

- pomagać dowództwu statku w świadczeniu usług na rzecz pasażerów.

1.4 Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

Marynarz:

- pomagać dowództwu statku w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne;
- przeprowadzać konserwację sprzętu na potrzeby techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne.

1.5 Konserwacja i naprawa

Marynarz:

- pomagać dowództwu statku w konserwacji i naprawie statku i jego urządzeń oraz sprzętu.

1.6 Komunikacja

Marynarz:

- jest w stanie komunikować się w kwestiach ogólnych i zawodowych, co obejmuje umiejętność stosowania znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją;
- jest otwarty na kontakty z ludźmi.

1.7 Bezpieczeństwo i higiena pracy oraz ochrona środowiska

Marynarz:

- przestrzega zasad bezpieczeństwa w pracy i rozumie znaczenie przepisów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska;

- uznaje znaczenie szkolenia w zakresie bezpieczeństwa na pokładzie i działa niezwłocznie w przypadku sytuacji wyjątkowej;
- podejmuje środki ostrożności, aby zapobiegać pożarom, oraz prawidłowo korzysta ze sprzętu gaśniczego;
- wykonuje obowiązki, biorąc pod uwagę znaczenie ochrony środowiska.

2 Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie zarządzania

2.0 Kontekst ogólny

Kapitan jest w stanie wydawać polecenia i kontrolować wszystkie zadania wykonywane przez innych członków załogi pokładowej, o których mowa w rozdziale 1 niniejszego załącznika, co oznacza odpowiednie umiejętności wykonywania tych zadań.

2.1 Żegluga

Kapitan jest w stanie:

- zaplanować rejs i nawigować po śródlądowych drogach wodnych, co obejmuje zdolność do wyboru najbardziej logicznej, ekonomicznej i ekologicznej trasy żeglugowej, aby dotrzeć do miejsca załadunku i wyładunku, przy uwzględnieniu najefektywniejszego czasu żeglugi stosownie do okoliczności faktycznych i przestrzegać stosowania przepisów ruchu mających zastosowanie do żeglugi na śródlądowych drogach wodnych;
- stosować wiedzę na temat mających zastosowanie przepisów odnośnie do obsady jednostek pływających, w tym wiedzę na temat czasu odpoczynku oraz na temat składu członków załogi pokładowej;

- żeglować i manewrować, zapewniając bezpieczną eksploatację statku we wszystkich warunkach na śródlądowych drogach wodnych, w tym w sytuacjach wiążących się z dużym natężeniem ruchu lub w przypadku, gdy inne statki przewożą towary niebezpieczne, wymagających podstawowej wiedzy na temat Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN);
- reagować na sytuacje wyjątkowe na śródlądowych drogach wodnych;
- korzystać ze sprzętu pracującego w zakresie bardzo wysokiej częstotliwości w trakcie żeglugi po śródlądowych drogach wodnych.

2.2 Eksploatacja statków

Kapitan jest w stanie:

- korzystać ze znajomości budownictwa statków żeglugi śródlądowej oraz metod konstrukcyjnych na potrzeby eksploatacji różnych rodzajów statków;
- kontrolować i monitorować obowiązkowe wyposażenie, o którym mowa w mającym zastosowanie świadectwie statku;
- **stosować** podstawową wiedzę na temat wymagań technicznych dla statków żeglugi śródlądowej.

2.3 Obsługa ładunków, sztautowanie i transport pasażerski

Kapitan jest w stanie:

- planować i zapewniać bezpieczny załadunek, sztautowanie, zabezpieczenie, wyładunek i opiekę nad ładunkiem w trakcie rejsu;
- planować i zapewniać prawidłową stabilność statku;
- planować i zapewniać bezpieczny transport pasażerów i opiekę nad nimi w trakcie rejsu.

2.4 Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

Kapitan jest w stanie:

- planować przepływ pracy w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki;
- monitorować główne silniki oraz maszyny i urządzenia pomocnicze;
- planować i wydawać polecenia dotyczące pompy statku i systemu kontroli pracy pomp;
- organizować bezpieczne użytkowanie, stosowanie, konserwację i naprawę urządzeń elektrotechnicznych statku;
- kontrolować bezpieczną konserwację i naprawę urządzeń technicznych.

2.5 Konserwacja i naprawa

Kapitan jest w stanie:

- organizować bezpieczną konserwację i naprawę statku i jego wyposażenia.

2.6 Komunikacja

Kapitan jest w stanie:

- zarządzać zasobami ludzkimi, zachowywać się w sposób odpowiedzialny społecznie, zajmować się organizacją przepływu pracy i szkoleniami na pokładzie statku;
- zapewniać dobrą komunikację przez cały czas, co obejmuje stosowanie znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją;
- zapewniać zrównoważone i sprzyjające kontaktom społecznym środowisko pracy na statku.

2.7 Bezpieczeństwo i higiena pracy oraz ochrona środowiska

Kapitan jest w stanie:

- monitorować mające zastosowanie wymogi prawne i podejmować środki zapewniające bezpieczeństwo życia;
- utrzymywać ochronę i bezpieczeństwo osób znajdujących się na pokładzie;
- opracowywać plany postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych i plany zapewnienia niezatapialności oraz opanowywać sytuacje nadzwyczajne;
- zapewniać zgodność z wymogami ochrony środowiska.

3 Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych zezwoleń

3.1 Żeglowanie na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim

Kapitan jest w stanie:

- posługiwać się aktualnymi wykresami i mapami, komunikatami dla kapitanów i marynarzy oraz innymi publikacjami właściwymi dla dróg wodnych o charakterze morskim;
- korzystać z pływowych układów odniesienia, prądów, okresów i cykli pływu oraz czasu występowania prądów pływu oraz pływów i wahań w obrębie ujścia;
- posługiwać się sygnałami SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) i IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego) na morskich drogach wodnych na potrzeby bezpiecznej żeglugi.

3.2 Nawigacja radarowa

Kapitan jest w stanie:

- podejmować odpowiednie działania w odniesieniu do żeglugi z pomocą radaru przed wypłynięciem;
- interpretować wyświetlany obraz radarowy i analizować informacje dostarczane przez radar;
- ograniczać zakłócenia pochodzące z różnych źródeł;
- nawigować za pomocą radaru zgodnie z [...] regulacjami określającymi wymogi dotyczące nawigacji radarowej (takie jak wymogi dotyczące obsady załogi, wymogi techniczne dotyczące statków);
- prawidłowo postępować w szczególnych okolicznościach, takich jak: natężenie ruchu, awarie urządzeń, niebezpieczne sytuacje.

4 Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych operacji

4.1 Specjalista w dziedzinie żeglugi pasażerskiej

Każdy kandydat:

- organizować korzystanie z wyposażenia ratunkowego na pokładzie statków pasażerskich;
- przestrzegać instrukcji bezpieczeństwa i podejmować niezbędne działania służące ogólnej ochronie pasażerów, zwłaszcza w przypadku sytuacji wyjątkowej (np. ewakuacji, uszkodzenia, kolizji, wpłynięcia na mieliznę, pożaru, wybuchu lub innych sytuacji, które mogą spowodować panikę).

4.2 Specjalista w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG)

Każdy kandydat:

- jest w stanie zapewniać zgodność z przepisami prawa i normami mającymi zastosowanie do statków wykorzystujących LNG jako paliwo, a także z innymi istotnymi regulacjami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa;
- ma świadomość określonych kwestii wymagających uwagi w związku z LNG, jest w stanie rozpoznawać ryzyko i zarządzać nim;
- jest w stanie w bezpieczny sposób obsługiwać systemy specyficzne dla LNG;
- jest w stanie zapewniać regularne kontrole systemu LNG;
- wie, jak przeprowadzać bunkrowanie LNG w bezpieczny i kontrolowany sposób;
- jest w stanie przygotować system LNG na potrzeby konserwacji statku;
- jest w stanie opanować sytuacje nadzwyczajne związane z LNG.

Załącznik III

ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA

Stan zdrowia, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani niepełnosprawności, która sprawiałaby, że osoba pełniąca służbę na pokładzie statku jest niezdolna do:

- wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji statku;
- wykonywania w każdym czasie przydzielonych jej zadań; lub
- właściwego postrzegania otoczenia.

Badanie obejmuje w szczególności ostrość wzroku i słuchu, funkcje motoryczne, stan neuropsychiczny oraz choroby układu krążenia.

Załącznik IV – Obowiązujące wymogi

Tabela A

Przedmiot, artykuł	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie obowiązywania
Egzaminy praktyczne, art. 15 ust. 4	[CESNI ...]	[...]
Zatwierdzenie symulatorów, art. 19 ust. 2		
Cechy i warunki korzystania z rejestrów, art. 23 ust. 2		

Tabela B

Pozycja	Zasadniczy wymóg dotyczący kompetencji	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie stosowania
1	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie operacyjnym	[CESNI ...]	[...]
2	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie zarządzania	–	–
3	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych zezwoleń		
3.1	Żeglowanie na drogach wodnych o charakterze morskim		
3.2	Nawigacja radarowa		
4	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych operacji		
4.1	Specjalista w dziedzinie żeglugi pasażerskiej		
4.2	Specjalista w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG)		

Tabela C

Zasadnicze wymogi dotyczące stanu zdrowia	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie stosowania
Badanie stanu zdrowia	[CESNI ...]	[...]
