



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 6 maja 2022 r.
(OR. en)**

2020/0329 (COD)

PE-CONS 37/21

**CODIF 21
MAR 81
OMI 37
MI 343
SOC 264
CODEC 693**

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

**Dotyczy: DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie
minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (tekst jednolity)**

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (EU) 2021/...**

z dnia ...

**w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy
(tekst jednolity)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,²

¹ Dz.U. C 123 z 9.4.2021, s. 80.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 kwietnia 2022 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ została kilkakrotnie znacząco zmieniona². W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednolicić.
- (2) Istotne znaczenie dla utrzymania i dążenia do zwiększenia wysokiego poziomu bezpieczeństwa morskiego oraz zapobiegania zanieczyszczaniu mórz ma utrzymanie i ewentualne podniesienie poziomu wiedzy i umiejętności marynarzy z Unii poprzez opracowanie szkoleń morskich i wydawanie świadectw marynarzom zgodnie z przepisami międzynarodowymi i z postępem technologicznym, a także podejmowanie dalszych działań na rzecz zwiększenia poziomu umiejętności marynarzy w Europie.
- (3) Szkolenie marynarzy i wydawanie im świadectw jest regulowane na poziomie międzynarodowym przez zmienioną Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (zwaną dalej „konwencją STCW”), która była przedmiotem gruntownej zmiany na konferencji państw stron konwencji STCW, która odbyła się w Manili w 2010 r. („zmiany z Manili”). Dalsze zmiany konwencji STCW zostały przyjęte w 2015 r. i w 2016 r.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

² Zob. załącznik IV część A.

- (4) Niniejsza dyrektywa wprowadza postanowienia konwencji STCW do prawa unijnego. Wszystkie państwa członkowskie są sygnatariuszami konwencji STCW, a zatem ujednolicone wdrożenie ich zobowiązań międzynarodowych można zapewnić przez dostosowanie do konwencji STCW przepisów unijnych w zakresie wyszkolenia marynarzy oraz wydawania im świadectw.
- (5) Unijny sektor żeglugi cechuje wysoka jakość bazująca na doświadczeniu i wiedzy w zakresie problematyki morskiej – to z kolei zwiększa jego konkurencyjność. Jakość szkolenia marynarzy jest istotna dla konkurencyjności tego sektora, a także dla przyciągnięcia obywateli Unii, w szczególności ludzi młodych, do zawodów związanych z morzem.
- (6) Państwa członkowskie mogą określić wyższe standardy niż minimalne standardy określone w konwencji STCW i w niniejszej dyrektywie.
- (7) Prawidła konwencji STCW załączone do niniejszej dyrektywy powinny zostać uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A Kodeksu wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (zwanego dalej „kodeksem STCW”). Część B kodeksu STCW zawiera zalecane wytyczne mające na celu wsparcie stron konwencji STCW oraz podmiotów włączonych w jej wykonywanie, stosowanie lub wprowadzanie w życie jej środków celem pełnej realizacji konwencji w sposób jednolity.

- (8) Jednym z celów wspólnej polityki transportowej w dziedzinie transportu morskiego jest ułatwienie przemieszczania się marynarzy w obrębie Unii. To przemieszczanie się przyczynia się między innymi do uatrakcyjnienia unijnego sektora transportu morskiego dla przyszłych pokoleń, aby uniknąć sytuacji, w której europejski sektor morski napotka na niedobory wykwalifikowanego personelu dysponującego odpowiednią kombinacją umiejętności i kompetencji. Wzajemne uznawanie świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie ma podstawowe znaczenie dla ułatwienia swobodnego przemieszczania się marynarzy. W świetle zasady dobrej administracji decyzje państw członkowskich dotyczące akceptacji świadectw przeszkolenia wydawanych marynarzom przez inne państwa członkowskie dla potrzeb wydawania krajowych dyplomów powinny opierać się na podstawach, które zainteresowany marynarz może potwierdzić.
- (9) Szkolenia marynarzy powinny obejmować odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne, w wyniku których marynarze uzyskają kwalifikacje umożliwiające spełnienie norm bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz będą zdolni do reagowania na zagrożenia i w sytuacjach kryzysowych.
- (10) Państwa członkowskie powinny przewidzieć i egzekwować szczególne środki w celu zapobiegania oszustwom związanym z dyplomami i świadectwami przeszkolenia oraz karania za takie oszustwa, jak również kontynuować w ramach IMO wysiłki celem osiągnięcia surowych i możliwych do wyegzekwowania porozumień w sprawie zwalczania takich praktyk na całym świecie.

- (11) Należy opracować normy jakości i systemy norm jakości oraz wdrożyć je, w stosownych przypadkach uwzględniając zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 czerwca 2009 r.¹ oraz powiązane z nim środki przyjęte przez państwa członkowskie.
- (12) Celem wzmocnienia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza w niniejszej dyrektywie powinny zostać określone minimalne okresy odpoczynku dla personelu wachtowego zgodnie z konwencją STCW. Przepisy takie powinny być stosowane bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy Rady 1999/63/WE².
- (13) Europejscy partnerzy społeczni osiągnęli porozumienie w kwestii minimalnej liczby godzin odpoczynku marynarzy; w celu wprowadzenia tego porozumienia w życie została przyjęta dyrektywa 1999/63/WE. Dyrektywa ta przewiduje także możliwość dopuszczenia wyjątków od minimalnej liczby godzin odpoczynku marynarzy. Taka możliwość dopuszczenia wyjątków powinna jednakże podlegać ograniczeniom w odniesieniu do maksymalnego okresu stosowania, częstotliwości i zakresu wyjątków. Zmiany z Manili miały na celu między innymi określenie obiektywnych granic dla wyjątków dotyczących godzin odpoczynku dla personelu wachtowego oraz marynarzy, którym powierzono zadania związane z bezpieczeństwem, ochroną i zapobieganiem zanieczyszczeniom, mając na względzie zapobieganie zmęczeniu. Z tego powodu, niniejsza dyrektywa powinna odzwierciedlać zmiany z Manili w sposób zapewniający spójność z dyrektywą 1999/63/WE.

¹ Zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram odniesienia na rzecz zapewniania jakości w kształceniu i szkoleniu zawodowym (Dz.U. C 155 z 8.7.2009, s. 1).

² Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) (Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33).

- (14) Celem zwiększenia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania stratom w ludziach i zanieczyszczeniu morskemu należy zapewnić komunikację między członkami załóg na pokładzie statków pływających na wodach Unii.
- (15) Personel na pokładzie statków pasażerskich wyznaczony do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia powinien być w stanie porozumiewać się z pasażerami.
- (16) Załogi pełniące służbę na pokładzie tankowców przewożących ładunki trujące lub zanieczyszczające powinny być w stanie skutecznie radzić sobie z zapobieganiem wypadkom oraz sytuacjami niebezpiecznymi. Najważniejsze jest, aby ustanowiona została właściwa komunikacja między kapitanem, oficerami i szeregowymi marynarzami, obejmująca wymogi przewidziane w niniejszej dyrektywie.
- (17) Należy zapewnić, aby poziom wiedzy fachowej marynarzy posiadających świadectwa wydane przez państwa trzecie, odbywających służbę na pokładach statków unijnych, był równoważny z wymaganiami konwencji STCW. Niniejsza dyrektywa powinna ustanowić procedury i wspólne kryteria uznawania przez państwa członkowskie świadectw marynarzy wydanych przez państwa trzecie opartych na wymogach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw uzgodnionych w ramach konwencji STCW.

- (18) W interesie bezpieczeństwa na morzu państwa członkowskie powinny uznawać kwalifikacje dowodzące wymaganego poziomu wykształcenia jedynie jeśli są one wydane przez lub w imieniu stron konwencji STCW określonych przez Komitet ds. Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej jako te, które wykazały, i wciąż wykazują, pełną skuteczność w spełnianiu standardów określonych w tej konwencji. Aby wypełnić lukę czasową do chwili uzyskania przez MSC zdolności do dokonania takiego określenia, konieczna jest procedura wstępnego uznawania świadectw.
- (19) Niniejsza dyrektywa zawiera scentralizowany system uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa trzecie. W celu efektywnego wykorzystania dostępnych zasobów ludzkich i finansowych podstawą procedury uznawania państw trzecich powinna być analiza potrzeby takiego uznania, w tym, choć nie tylko, wskazanie szacowanej liczby kapitanów, oficerów i radiooperatorów pochodzących z tego państwa trzeciego, co do których istnieje prawdopodobieństwo odbywania służby na pokładzie statków pływających pod banderą państw członkowskich. Analiza ta powinna być przekazana do oceny Komitetowi ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS).
- (20) W celu zapewnienia wszystkim marynarzom prawa do godnej pracy i w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym należy przy przyszłym uznawaniu państw trzecich sprawdzać, czy te państwa trzecie ratyfikowały Konwencję o pracy na morzu z 2006 r.

- (21) W celu zapewnienia efektywności scentralizowanego systemu uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa trzecie, ponowną ocenę państw trzecich, z których niewielu marynarzy znajduje zatrudnienie na pokładzie statków pływających pod banderą państw członkowskich, należy przeprowadzać w odstępach dziesięcioletnich. Ten wspomniany długi okres do dokonania ponownej oceny systemu takich państw trzecich należy połączyć z priorytetowymi kryteriami, w których uwzględnia się kwestie bezpieczeństwa, przy zapewnieniu równowagi między potrzebą efektywności a skutecznym mechanizmem ochronnym w przypadku pogorszenia się jakości wyszkolenia marynarzy w odnośnych państwach trzecich.
- (22) W odpowiednich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje instytutów morskich oraz programów i kursów szkoleniowych. Należy zatem określić kryteria takich inspekcji.
- (23) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ powinna pomagać Komisji w sprawdzaniu, czy państwa członkowskie spełniają wymagania określone w niniejszej dyrektywie.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

- (24) Informacje na temat marynarzy zatrudnionych z państw trzecich stały się dostępne na poziomie unijnym dzięki przekazywaniu przez państwa członkowskie przechowywanych w rejestrach krajowych odnośnych informacji dotyczących wydanych świadectw i potwierdzeń. Informacje te należy wykorzystywać do celów statystycznych i kształtowania polityki, w szczególności w celu poprawy wydajności scentralizowanego systemu uznawania świadectw marynarzy wydanych przez państwa trzecie. W oparciu o informacje przekazywane przez państwa członkowskie należy ponownie przeanalizować uznanie państw trzecich, z których marynarze nie zostali zatrudnieni na pokładzie statków pływających pod banderą państw członkowskich przez okres co najmniej ośmiu lat. Proces ponownej analizy powinien obejmować możliwość utrzymania lub cofnięcia uznania danego państwa trzeciego. Ponadto informacje przekazywane przez państwa członkowskie należy również wykorzystywać do ustalenia kolejności ponownej oceny uznanych państw trzecich.
- (25) Od państw członkowskich, jako władz portowych, wymaga się wzmocnienia bezpieczeństwa oraz zapobiegania zanieczyszczeniom wód Unii przez priorytetową inspekcję statków pływających pod banderą państwa trzeciego, które nie ratyfikowało konwencji STCW, zapewniając tym samym, by jednostki pod banderą państwa trzeciego nie były traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany.

- (26) Przepisy dotyczące uznawania kwalifikacji zawodowych zawarte w dyrektywie 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ nie miały zastosowania do uznawania świadectw marynarzy na podstawie dyrektywy 2008/106/WE. Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady² regulowała wzajemne uznawanie świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie. Jednakże definicje świadectw marynarzy określone w dyrektywie 2005/45/WE stały się nieaktualne w następstwie dokonanych w 2010 r. zmian konwencji STCW. W związku z tym należy uregulować system wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie tak, aby uwzględniał zmiany na poziomie międzynarodowym. Ponadto w systemie wzajemnego uznawania należy również uwzględnić świadectwa zdrowia marynarzy wydane z upoważnienia państw członkowskich. W celu uniknięcia wszelkich niejasności i ryzyka wystąpienia niespójności między dyrektywą 2005/45/WE i niniejszą dyrektywą, wzajemne uznawanie świadectw marynarzy powinno być regulowane wyłącznie niniejszą dyrektywą. Ponadto, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne nałożone na państwa członkowskie, elektroniczny system przedstawiania kwalifikacji marynarzy należy wprowadzić, gdy przyjęte zostaną odpowiednie zmiany konwencji STCW.

¹ 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).

² Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie oraz zmieniająca dyrektywę 2001/25/WE (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 160).

- (27) Digitalizacja danych wpisuje się w naturalny sposób w postępy technologiczne w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Komisja powinna rozważyć środki w celu zwiększenia skuteczności kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w tym, między innymi, ocenę wykonalności i wartości dodanej utworzenia i prowadzenia centralnej bazy danych świadectw marynarzy, która byłaby połączona z bazą danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE¹ i z którą byłyby połączone wszystkie państwa członkowskie. Ta centralna baza danych powinna zawierać wszystkie informacje, o których mowa w załączniku III do niniejszej dyrektywy, dotyczące dyplomów i potwierdzeń poświadczających uznanie świadectw przeszkolenia wydanych zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW.
- (28) Komisja powinna nawiązać dialog z partnerami społecznymi i państwami członkowskimi w celu opracowania – ponad minimalny poziom wykształcenia marynarzy uzgodniony na poziomie międzynarodowym – inicjatyw w zakresie szkolenia morskiego, które mogłyby być wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie jako europejskie morskie świadectwa doskonałości. Inicjatywy te powinny być oparte na zaleceniach bieżących projektów pilotażowych i strategii w ramach komisyjnego planu działania na rzecz współpracy sektorowej w zakresie umiejętności oraz powinny być rozwijane zgodnie z tymi zaleceniami.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

- (29) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz zapewnienia terminowego dostosowania przepisów unijnych do takich zmian należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej na potrzeby uwzględnienia zmian konwencji STCW i części A kodeksu STCW przez aktualizację wymogów technicznych w zakresie wykształcenia marynarzy i wydawania im świadectw oraz przez dostosowanie wszystkich odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do cyfrowych świadectw dla marynarzy. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić udział Parlamentu Europejskiego i Rady na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji systematycznie biorą udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do uznawania państw trzecich, jak również w odniesieniu do danych statystycznych dotyczących marynarzy, przekazywanych Komisji przez państwa członkowskie należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.
- (31) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest dostosowanie przepisów unijnych do przepisów międzynarodowych dotyczących szkolenia i wydawania świadectw dla marynarzy, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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.
- (32) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹ 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).

Artykuł 1
Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do marynarzy, o których mowa w niniejszej dyrektywie, pełniących służbę na pokładzie statków morskich pływających pod banderą państwa członkowskiego z wyjątkiem:
 - a) okrętów wojennych, żaglowców marynarki wojennej lub innych statków stanowiących własność lub obsługiwanych przez państwo członkowskie i wykorzystywanych jedynie w wypełnianiu służby państwowej niemającej charakteru handlowego;
 - b) statków rybackich;
 - c) jachtów rekreacyjnych niezaangażowanych w handel;
 - d) statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji.
2. Art. 6 ma zastosowanie do marynarzy, którzy posiadają świadectwo wydane przez państwo członkowskie, niezależnie od ich narodowości.

Artykuł 2
Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „kapitan” oznacza osobę dowodzącą statkiem;

- 2) „oficer” oznacza członka załogi, innego niż kapitan, wyznaczonego jako taki na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych albo, w przypadku braku takiego wyznaczenia, umowy zbiorowej lub zwyczaju;
- 3) „oficer pokładowy” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdział II;
- 4) „starszy oficer” oznacza oficera niższego rangą jedynie od kapitana, na którego przechodzi obowiązek dowodzenia statkiem w przypadku niedyspozycji kapitana;
- 5) „oficer mechanik” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdział III;
- 6) „starszy oficer mechanik” oznacza najwyższego rangą oficera mechanika odpowiedzialnego za urządzenia napędowe oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku;
- 7) „drugi oficer mechanik” oznacza oficera mechanika niższego rangą jedynie od starszego oficera mechanika, na którego przechodzi odpowiedzialność za napęd oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku w przypadku niedyspozycji starszego oficera mechanika;
- 8) „pomocniczy oficer mechanik” oznacza osobę szkolącą się na oficera mechanika i wyznaczoną jako taki na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych;

- 9) „radiooperator” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez właściwe organy na podstawie przepisów regulaminu radiokomunikacyjnego;
- 10) „szeregowy marynarz” oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;
- 11) „statek morski” oznacza statek inny niż statki pływające wyłącznie na wodach śródlądowych lub pływające na wodach lub akwenach, gdzie obowiązują przepisy portowe lub w bezpośredniej bliskości takich wód lub akwenów;
- 12) „statek pływający pod banderą państwa członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i pływający pod banderą państwa członkowskiego zgodnie z jego ustawodawstwem; statek nieodpowiadający tej definicji uznaje się za pływający pod banderą państwa trzeciego;
- 13) „żegluga przybrzeżna” oznacza żeglugę w pobliżu państwa członkowskiego, zgodnie z definicją określoną przez to państwo członkowskie;
- 14) „moc maszyn głównych” oznacza całkowitą maksymalną stałą moc znamionową wyrażoną w kilowatach wszystkich głównych urządzeń napędowych statku określoną w świadectwie rejestracji statku lub w jakimkolwiek innym dokumencie urzędowym;
- 15) „zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych” oznacza statek zbudowany i używany do masowego przewozu ropy naftowej oraz produktów naftowych luzem;

- 16) „zbiornikowiec do przewozu chemikaliów” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakichkolwiek płynnych produktów, które zostały wyszczególnione w rozdziale 17 międzynarodowego kodeksu o przewozie luzem chemikaliów, w aktualnym brzmieniu;
- 17) „zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem gazu skroplonego lub innych produktów, które zostały wyszczególnione w międzynarodowym kodeksie o przewoźnikach gazu, w aktualnym brzmieniu;
- 18) „regulamin radiokomunikacyjny” oznacza regulamin radiokomunikacyjny załączony lub uznawany za załączony do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej z późniejszymi zmianami;
- 19) „statek pasażerski” oznacza statek zdefiniowany w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74) Międzynarodowej Organizacji Morza (IMO), z późniejszymi zmianami;
- 20) „statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb lub innych żywych zasobów morskich;
- 21) „konwencja STCW” oznacza międzynarodową Konwencję IMO o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., mającą zastosowanie do powyższych spraw, przy uwzględnieniu postanowień przejściowych art. VII i przepisy I/15 konwencji oraz włączając, w stosownych przypadkach, mające zastosowanie postanowienia kodeksu STCW; wszystkie te przepisy stosuje się w ich aktualnym brzmieniu;

- 22) „obowiązki radiokomunikacyjne” obejmują, w stosownych przypadkach, wachtownie oraz techniczną konserwację i naprawy sprzętu wykonywane zgodnie z aktualnym brzmieniem regulaminu radiokomunikacyjnego, konwencji SOLAS 74 oraz, według uznania każdego państwa członkowskiego, odpowiednich zaleceń IMO;
- 23) „statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek pasażerski z powierzchnią ładunkową przystosowaną do systemu ro-ro lub z innymi specjalnymi kategoriami powierzchni, które zostały określone w konwencji SOLAS 74, w aktualnym brzmieniu;
- 24) „kodeks STCW” oznacza Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, przyjęty rezolucją nr 2 konferencji stron konwencji STCW w 1995 r., w jego aktualnej wersji;
- 25) „funkcja” oznacza zespół zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w kodeksie STCW, niezbędnych dla funkcjonowania statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;
- 26) „przedsiębiorstwo żeglugowe” oznacza armatora lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, która przejęła odpowiedzialność za działanie statku od armatora i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich obowiązków i zobowiązań nałożonych na przedsiębiorstwo żeglugowe przez niniejszą dyrektywę;
- 27) „praktyka morska” oznacza służbę na pokładzie statku zaliczaną w związku z wydaniem lub przedłużeniem ważności dyplomu, świadectwa przeszkolenia lub innych kwalifikacji;

- 28) „zatwierdzony” oznacza zatwierdzony przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- 29) „państwo trzecie” oznacza jakikolwiek kraj niebędący państwem członkowskim;
- 30) „miesiąc” oznacza miesiąc kalendarzowy lub 30 dni złożonych z okresów krótszych niż jeden miesiąc;
- 31) „operator GMDSS” oznacza osobę, która jest wykwalifikowana zgodnie z załącznikiem I rozdział IV;
- 32) „kodeks ISPS” oznacza Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. na mocy rezolucji 2 Konferencji Umawiających się Rządów Stron konsewencji SOLAS 74, w jego aktualnej wersji;
- 33) „oficer ochrony statku” oznacza osobę na pokładzie statku, odpowiedzialną przed kapitanem, wyznaczoną przez przedsiębiorstwo żeglugowe jako odpowiedzialną za ochronę statku, w tym za wykonanie i utrzymanie planu ochrony statku, a także za łączność z oficerem ochrony przedsiębiorstwa żeglugowego i oficerami ochrony obiektów portowych;
- 34) „obowiązki w zakresie ochrony” obejmują wszystkie zadania i obowiązki w zakresie ochrony na pokładzie statków zgodnie z definicjami w rozdziale XI/2 konwencji SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, oraz w kodeksie ISPS;

- 35) „dyplom” oznacza świadectwo dla kapitanów, oficerów i operatorów GMDSS wydane i potwierdzone zgodnie z przepisami rozdziałów II, III, IV, V lub VII załącznika I, uprawniające jego prawowitego posiadacza do służby i pełnienia funkcji na poziomie odpowiedzialności określonym w tym świadectwie;
- 36) „świadectwo przeszkolenia” oznacza świadectwo inne niż dyplom, wydawane marynarzowi, stwierdzające, że spełnione zostały stosowne wymagania dotyczące szkolenia, kompetencji i praktyki morskiej, określone w niniejszej dyrektywie;
- 37) „dokumenty potwierdzające” oznaczają dokumentację, inną niż dyplom lub świadectwo przeszkolenia, używaną do ustalenia, że stosowne wymagania niniejszej dyrektywy zostały spełnione;
- 38) „oficer elektroautomatyk” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;
- 39) „starszy marynarz” oznacza szeregowego marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału II załącznika I;
- 40) „starszy motorzysta” oznacza szeregowego marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;
- 41) „elektromonter” oznacza szeregowego marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;

- 42) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, w którym marynarze ubiegają się o akceptację lub uznanie ich dyplomów, świadectw przeszkolenia lub dokumentów potwierdzających;
- 43) „kodeks IGF” oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, zdefiniowany w prawie II-1/2.29 konwencji SOLAS 74;
- 44) „kodeks polarny” oznacza Międzynarodowy kodeks eksploatacji statków na wodach polarnych zdefiniowany w prawie XIV/1.1 konwencji SOLAS 74;
- 45) „wody polarne” oznaczają wody Arktyki lub obszar Antarktydy zdefiniowane w przepisach XIV/1.2, XIV/1.3 i XIV/1.4 konwencji SOLAS 74.

Artykuł 3

Szkolenie i wydawanie świadectw

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki celem zapewnienia wyszkolenia marynarzy służących na statkach, o których mowa w art. 1, na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami konwencji STCW, określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy, oraz posiadania przez nich świadectw zdefiniowanych w art. 2 pkt 35 i 36 lub dokumentów potwierdzających zdefiniowanych w art. 2 pkt 37.

2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki celem zapewnienia, aby członkowie załogi, którzy muszą posiadać świadectwo zgodnie z prawidłem III/10.4 konwencji SOLAS 74 przeszli szkolenie i otrzymali świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Dyplomy, świadectwa przeszkolenia i potwierdzenia

1. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia jedynie kandydatom spełniającym wymogi niniejszego artykułu.
2. Świadectwa dla kapitanów, oficerów i radiooperatorów podlegają potwierdzeniu przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem.
3. Dyplomy i świadectwa przeszkolenia wydaje się zgodnie z prawidłem I/2 ust. 3 załącznika do konwencji STCW.
4. Dyplomy są wydawane tylko przez państwa członkowskie po przeprowadzeniu weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających i zgodnie z niniejszym artykułem.

5. W odniesieniu do radiooperatorów państwa członkowskie mogą:
- a) załączyć dodatkowe informacje wymagane na mocy odpowiednich prawideł przy badaniu wydania świadectwa zgodnego z regulaminem radiokomunikacyjnym; lub
 - b) wydać osobne świadectwo wskazujące, iż jego posiadacz ma dodatkową wiedzę wymaganą na mocy odpowiednich prawideł.
6. Według uznania państwa członkowskiego potwierdzenia mogą zostać włączone do formularza wydawanego świadectwa, przewidzianego w sekcji A-I/2 kodeksu STCW. W przypadku takiego włączenia stosuje się formularz określony w sekcji A-I/2 ust. 1. W przypadku wydania w inny sposób stosuje się formularz potwierdzenia określony w ust. 2 tej sekcji. Potwierdzenia wydaje się zgodnie z art. VI ust. 2 konwencji STCW.
- Potwierdzenia poświadczające wydanie dyplomu i potwierdzenia poświadczające wydanie świadectwa przeszkolenia kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika I wydaje się tylko wówczas, gdy wszystkie wymagania konwencji STCW i niniejszej dyrektywy zostały spełnione.

7. Państwo członkowskie, które uznaje dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydawane kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW, na mocy procedury określonej w art. 20 ust. 2 niniejszej dyrektywy, potwierdza to świadectwo lub dyplom celem poświadczenia jego uznania dopiero po upewnieniu się co do autentyczności i ważności tego świadectwa lub dyplomu. Formularz potwierdzenia określony jest w sekcji A-I/2 punkt 3 kodeksu STCW.
8. Potwierdzenia, o których mowa w ust. 6 i 7:
- a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;
 - b) są wydawane tylko przez państwa członkowskie;
 - c) mają przypisany swój własny niepowtarzalny numer, z wyjątkiem potwierdzeń poświadczających wydanie dyplomu, które to potwierdzenia mogą mieć ten sam numer co dany dyplom, pod warunkiem że jest to numer niepowtarzalny;
 - d) wygasają z chwilą, gdy poświadczony dyplom lub poświadczone świadectwo przeszkolenia wydane kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 załącznika do konwencji STCW wygaśnie lub zostanie wycofane, zawieszone lub unieważnione przez państwo członkowskie lub państwo trzecie, które je wydało, oraz, w każdym przypadku, w okresie pięciu lat od daty jego wydania.

9. Charakter, w jakim posiadaczowi świadectwa zezwala się na służbę, określony jest w formularzu potwierdzenia przy użyciu sformułowań identycznych do zastosowanych w odnośnych wymogach danego państwa członkowskiego dotyczących bezpiecznego obsadzania załogą.
10. Państwa członkowskie mogą stosować format, który jest inny niż określony w sekcji A-I/2 kodeksu STCW, pod warunkiem że wymagane informacje podane są literami rzymskimi i cyframi arabskimi, przy uwzględnieniu ich wariantów dopuszczalnych zgodnie z sekcją A-I/2.
11. Z zastrzeżeniem art. 20 ust. 7 wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą są przechowywane w oryginale, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, na pokładzie statku, gdzie odbywa służbę posiadacz świadectwa, a ich autentyczność i ważność może zostać sprawdzona zgodnie z procedurą określoną w ust. 13 lit. b) niniejszego artykułu.
12. Osoby ubiegające się o świadectwo lub dyplom muszą przedstawić wystarczający dowód:
 - a) tożsamości;
 - b) na to, iż ich wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w przepisach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje;
 - c) na to, iż spełniają wymogi dotyczące stanu zdrowia określone w sekcji A-I/9 kodeksu STCW;

- d) na to, że ukończyli praktykę morską oraz związane z nią obowiązkowe szkolenie, wymagane w przepisach wymienionych w załączniku I odnoszących się do dyplomu lub świadectwa przeszkolenia, o które wnioskuje;
- e) na to, iż spełniają standardy kompetencji określone w przepisach wymienionych w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w potwierdzeniu dyplomu.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do uznawania potwierdzenia na mocy przepisu I/10 konwencji STCW.

13. Każde państwo członkowskie podejmuje się:

- a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich dyplomów i świadectw przeszkolenia oraz potwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, szeregowych marynarzy, które zostały wydane, wygasły, których ważność została przedłużona lub które zostały zawieszone, unieważnione, zgłoszone jako zagubione lub zniszczone, oraz wydanych zwolnień;

- b) udostępniania informacji dotyczących statusu dyplomów, potwierdzeń i zwolnień udzielonych innym państwom członkowskim lub innym stronom konwencji STCW oraz przedsiębiorstwom żeglugowym wnioskującym o weryfikację autentyczności i ważności dyplomów lub świadectw wydanych kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika I i przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw na mocy przepisu I/10 konwencji STCW lub o zatrudnienie ich na pokładzie statku.

14. Gdy odpowiednie zmiany do konwencji STCW i części A kodeksu STCW odnoszące się do cyfrowych świadectw marynarzy wejdą w życie, Komisja będzie uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 30 aktów delegowanych w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez dostosowanie wszystkich odpowiednich jej przepisów do tych zmian konwencji STCW i części A kodeksu STCW, aby poddać digitalizacji świadectwa i potwierdzenia marynarzy.

Artykuł 5
Informacje udostępniane Komisji

Do celów art. 21 ust. 8 i art. 22 ust. 2 oraz wyłącznie do wykorzystania przez państwa członkowskie i Komisję w kształtowaniu polityki i do celów statystycznych państwa członkowskie przekazują Komisji co roku informacje wymienione w załączniku III do niniejszej dyrektywy na temat dyplomów i potwierdzeń poświadczających uznanie dyplomów. Na zasadzie dobrowolności państwa członkowskie mogą również przekazywać informacje na temat świadectw przeszkolenia wydanych szeregowym marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, takie jak informacje określone w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6
Wzajemne uznawanie świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie

1. Każde państwo członkowskie akceptuje świadectwa przeszkolenia i dokumenty potwierdzające wydane przez inne państwo członkowskie lub z jego upoważnienia, w wersji papierowej lub w postaci cyfrowej, w celu zezwolenia marynarzom na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego.

2. Każde państwo członkowskie uznaje dyplomy wydane przez inne państwo członkowskie lub świadectwa przeszkolenia wydane przez inne państwo członkowskie kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 załącznika I do niniejszej dyrektywy, potwierdzając te dyplomy lub te świadectwa celem poświadczenia ich uznania. Potwierdzenie uznania ogranicza się do charakteru, funkcji i poziomów kompetencji lub przeszkolenia przewidzianego w tym dyplomie lub świadectwie. Potwierdzenie jest wydawane wyłącznie, jeżeli wszystkie wymogi konwencji STCW zostały spełnione, zgodnie z przepisem I/2 pkt 7 konwencji STCW. Formularz potwierdzenia określony jest w sekcji A-I/2 pkt 3 kodeksu STCW.
3. Każde państwo członkowskie akceptuje, w celu umożliwienia marynarzom pełnienia służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, świadectwa zdrowia wydane z upoważnienia innego państwa członkowskiego zgodnie z art. 12.
4. Przyjmujące państwa członkowskie zapewniają, by decyzje, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, były wydawane w rozsądnym terminie. Przyjmujące państwa członkowskie także zapewniają, by marynarzom przysługiwało prawo odwołania się od decyzji odmawiającej potwierdzenia lub akceptacji ważnego świadectwa lub dyplomu lub w przypadku braku odpowiedzi, zgodnie z krajowym ustawodawstwem i procedurami, oraz by w odniesieniu do takiego odwołania marynarze korzystali z odpowiedniego doradztwa i pomocy zgodnie z przyjętym krajowym ustawodawstwem i procedurami.

5. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą nałożyć dalsze ograniczenia w zakresie stanowisk, funkcji i poziomów kompetencji lub przeszkolenia w odniesieniu do żeglugi przybrzeżnej, o której mowa w art. 8, lub dyplomów alternatywnych wydanych zgodnie z prawidłem VII/1 załącznika I.
6. Bez uszczerbku dla ust. 2, przyjmujące państwo członkowskie może, w razie konieczności, zezwolić marynarzowi na pełnienie służby w okresie nieprzekraczającym trzech miesięcy, na statku pływającym pod banderą tego państwa członkowskiego, gdy marynarz ten jest w posiadaniu odpowiedniego i ważnego dyplomu lub świadectwa wydanego i potwierdzonego przez inne państwo członkowskie, jednak jeszcze niepotwierdzonego do celów uznania przez zainteresowane przyjmujące państwo członkowskie.
- W każdej chwili udostępnia się dokument stanowiący dowód złożenia do właściwych organów wniosku o potwierdzenie.
7. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia, aby marynarze ubiegający się o uznanie dyplomów lub świadectw dotyczących funkcji na poziomie zarządzania posiadali odpowiednią wiedzę na temat ustawodawstwa morskiego tego państwa członkowskiego, odnoszącego się do funkcji, do których pełnienia zostali dopuszczeni.

Artykuł 7

Wymogi szkoleniowe

Szkolenie wymagane na podstawie art. 3 odbywa się w formie odpowiedniej ze względu na wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne wymagane zgodnie z załącznikiem I, w szczególności w zakresie używania sprzętu ratowniczego i przeciwpożarowego, i podlega zatwierdzeniu właściwego organu lub podmiotu wyznaczonego przez każde państwo członkowskie.

Artykuł 8
zasady dotyczące żeglugi przybrzeżnej

1. Przy określaniu definicji żeglugi przybrzeżnej państwa członkowskie nie nakładają wymogów dotyczących wykształcenia, doświadczenia lub wydawania świadectw w stosunku do marynarzy służących na statkach posiadających zezwolenie na pływanię pod banderą innego państwa członkowskiego lub innej strony konwencji STCW i uczestniczących w takich rejsach, które to wymogi są bardziej rygorystyczne od wymogów obowiązujących marynarzy służących na pokładzie statków posiadających zezwolenie na pływanię pod własną banderą. W żadnym przypadku państwo członkowskie nie może nakładać wymogów w stosunku do marynarzy służących na pokładzie statków pływających pod banderą innego państwa członkowskiego lub innej strony konwencji STCW wykraczających poza wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków nieuczestniczących w żegludze przybrzeżnej.
2. Państwo członkowskie, które – w przypadku statków korzystających z przepisów dotyczących żeglugi przybrzeżnej zawartych w konwencji STCW – umieszcza żeglugę u wybrzeży innych państw członkowskich lub innych stron konwencji STCW w zakresie swojej definicji żeglugi przybrzeżnej, zawiera umowę z danymi państwami członkowskimi lub stronami, określając szczegółowo dane obszary handlowe i inne stosowne przepisy.

3. W odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod banderą państwa członkowskiego regularnie uczestniczących w żegludze przybrzeżnej u wybrzeży innego państwa członkowskiego lub innej strony konwencji STCW, państwo członkowskie, pod którego banderą ma prawo pływać dany statek, określa wymogi dotyczące wykształcenia, doświadczenia lub wydawania świadectw w stosunku do marynarzy służących na tych statkach, co najmniej równe wymogom państwa członkowskiego lub strony konwencji STCW, u których wybrzeży statek uczestniczy w żegludze przybrzeżnej, pod warunkiem że nie wykraczają one poza wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków nieuczestniczących w żegludze przybrzeżnej. Marynarze służący na statkach, których rejsy wykraczają poza ustaloną przez państwo członkowskie definicję żeglugi przybrzeżnej i wpływające na wody nieobjęte tą definicją, spełniają odpowiednie wymogi niniejszej dyrektywy.
4. Państwo członkowskie może zastosować wobec statku uprawnionego do pływania pod jego banderą korzyści wynikające z przepisów dotyczących żeglugi przybrzeżnej, jeśli statek ten regularnie uczestniczy u wybrzeży strony niebędącej stroną konwencji STCW w żegludze przybrzeżnej zgodnie z jej definicją ustaloną przez to państwo członkowskie.
5. Dyplomy marynarzy wydane przez państwo członkowskie lub stronę konwencji STCW dla ich zdefiniowanego obszaru żeglugi przybrzeżnej mogą zostać zaakceptowane przez inne państwa członkowskie do celów wykonywania służby na ich zdefiniowanym obszarze żeglugi przybrzeżnej, pod warunkiem że dane państwa członkowskie lub strony zawarły umowę określającą szczegółowo dane obszary handlowe i inne stosowane warunki.

6. Państwa członkowskie definiujące żeglugę przybrzeżną zgodnie z wymogami niniejszego artykułu muszą:
 - a) spełniać wymogi dotyczące żeglugi przybrzeżnej określone w sekcji A-I/3 kodeksu STCW;
 - b) uwzględniać obręb żeglugi przybrzeżnej w potwierdzeniach wydanych zgodnie z art. 4.
7. Po przyjęciu definicji żeglugi przybrzeżnej i warunków w zakresie edukacji i kształcenia wymaganych w jej przypadku zgodnie z ust. 1, 3 i 4, państwa członkowskie informują Komisję o szczegółach przepisów przez nie przyjętych.

Artykuł 9

Zapobieganie oszustwom i innym nielegalnym praktykom

1. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom i innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi świadectwami i potwierdzeniami oraz przewidują sankcje, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

2. Państwa członkowskie wyznaczają krajowe organy właściwe w sprawach wykrywania i zwalczania oszustw i innych nieuczciwych praktyk oraz w sprawach wymiany informacji z właściwymi organami innych państw członkowskich i państw trzecich w odniesieniu do wydawania świadectw marynarzom.

Państwa członkowskie przekazują niezwłocznie innym państwom członkowskim i Komisji szczegółowe dane dotyczące tych właściwych organów krajowych.

Państwa członkowskie przekazują również niezwłocznie każdemu państwu trzeciemu, z którym są one związane umową zgodnie z prawidłem I/10 ust. 1.2 konwencji STCW, szczegółowe dane dotyczące tych właściwych organów krajowych.

3. Na wniosek przyjmującego państwa członkowskiego właściwe organy innego państwa członkowskiego przekazują pisemne potwierdzenie lub odmowę potwierdzenia autentyczności świadectw marynarzy, odpowiednich potwierdzeń lub jakiegokolwiek innego dokumentu dotyczącego wykształcenia, wydanego w tym innym państwie członkowskim.

Artykuł 10
Sankcje lub środki dyscyplinarne

1. Państwa członkowskie określają sposoby i procedury bezstronnego sprawdzania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań, zaniechań lub zagrożeń dla ochrony, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, mienia na morzu lub środowiska morskiego, ze strony posiadaczy dyplomów i świadectw przeszkolenia lub potwierdzeń wydanych przez to państwo członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich dyplomami i świadectwami przeszkolenia, a także wycofywania, zawieszania i unieważniania tych dyplomów i świadectw przeszkolenia z takiego powodu, jak również zapobiegania oszustwom.
2. Państwa członkowskie przyjmują i egzekwują odpowiednie środki zapobiegania oszustwom, innym bezprawnym praktykom związanym z wydanymi dyplomami i świadectwami przeszkolenia i potwierdzeniami.
3. Sankcje i środki dyscyplinarne są orzekane i wykonywane, w przypadkach gdy:
 - a) przedsiębiorstwo żeglugowe lub kapitan zatrudnia osobę nieposiadającą świadectwa zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie;

- b) kapitan zezwolił na pełnienie jakiejkolwiek funkcji lub służby w jakimkolwiek charakterze, które na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być pełnione przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo, przez osobę nielegitymującą się wymaganym świadectwem, ważnym zwolnieniem lub nieposiadającą dokumentów stanowiących dowód wymagany zgodnie z art. 20 ust. 7; lub
 - c) dana osoba została w skutek oszustwa lub sfałszowania dokumentów dopuszczona do pełnienia jakiejkolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które zgodnie z niniejszą dyrektywą muszą być pełnione przez osobę posiadającą świadectwo lub zwolnienie.
4. Państwa członkowskie, których jurysdykcją objęty jest obszar, na którym znajduje się przedsiębiorstwo żeglugowe lub osoba, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, iż jest odpowiedzialna za oczywiste naruszenie niniejszej dyrektywy określone w ust. 3, lub że posiada wiedzę na temat takiego naruszenia, podejmuje współpracę z państwami członkowskimi lub innymi stronami konwencji STCW, które powiadomiły je o zamiarze wszczęcia postępowania w ramach swojej jurysdykcji.

Artykuł 11
Normy jakości

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, by:
 - a) wszelkie czynności dotyczące szkoleń, oceny kompetencji, wydawania świadectw, w tym świadectw zdrowia, potwierdzania i przedłużania ważności, dokonywane przez agencje pozarządowe lub podlegające im podmioty, podlegały ciągłemu monitorowaniu przy zastosowaniu systemu norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, zgodnie z sekcją A-I/8 kodeksu STCW;
 - b) istniał system norm jakości, zgodnie z sekcją A-I/8 kodeksu STCW w przypadkach, gdy takie działania realizowane są przez agencje lub podmioty rządowe;
 - c) cele związane z kształceniem i szkoleniem oraz związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były jasno określone i aby wskazywane były stopnie wiedzy, zrozumienia i umiejętności odpowiednie do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie konwencji STCW;

- d) obszary stosowania norm jakości obejmowały administrowanie systemami wydawania świadectw, wszystkimi kursami i programami szkoleniowymi, egzaminowaniem i oceną przeprowadzanymi przez lub z upoważnienia każdego państwa członkowskiego oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane w odniesieniu do osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, uwzględniając polityki, systemy, kontrole oraz przeglądy dotyczące zapewnienia jakości, ustanowione celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów.

Cele i związane z nimi normy jakości określone w akapicie pierwszym lit. c) mogą zostać ustalone osobno dla różnych kursów i programów szkoleniowych oraz obejmują administrowanie systemem wydawania świadectw.

- 2. Państwa członkowskie zapewniają również przeprowadzanie niezależnych ocen stanu wiedzy, zrozumienia, nabywania umiejętności i kwalifikacji oraz działań w zakresie oceny i systemu administrowania i wydawania świadectw w odstępach czasu nie dłuższych niż pięć lat, przez wykwalifikowane osoby, które osobiście nie są zaangażowane w dane działania, celem sprawdzenia, czy:
 - a) wszelkie środki w zakresie wewnętrznej kontroli zarządzania i środki monitorowania oraz działania następcze są zgodne z planowanymi ustaleniami i procedurami dokumentacyjnymi oraz czy w skuteczny sposób zapewniają one osiągnięcie zamierzonych celów;

- b) wyniki każdej niezależnej oceny są udokumentowane i przedstawiane do wglądu osobom odpowiedzialnym za obszar podlegający ocenie;
 - c) na czas podejmowane są działania mające na celu uzupełnienie istniejących braków;
 - d) wszystkie mające zastosowanie przepisy konwencji STCW oraz kodeksu STCW, w tym zmiany, są objęte systemem norm jakości. Państwa członkowskie mogą także włączyć do tego systemu inne mające zastosowanie przepisy niniejszej dyrektywy.
3. Sprawozdanie dotyczące każdej oceny, przeprowadzanej zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, przekazywane jest przez dane państwo członkowskie Komisji zgodnie z formatem określonym w sekcji A-I/7 kodeksu STCW, w okresie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia oceny.

Artykuł 12

Wymogi zdrowotne

1. Każde państwo członkowskie ustala normy w zakresie stanu zdrowia marynarzy i procedury wydawania świadectwa zdrowia, zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodeksu STCW, biorąc pod uwagę odpowiednio sekcję B-I/9 kodeksu STCW.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby osoby odpowiedzialne za ocenę stanu zdrowia marynarzy były lekarzami uznanymi przez to państwo członkowskie do celów badań lekarskich marynarzy, zgodnie z sekcją A-I/9 kodeksu STCW.
3. Każdy marynarz posiadający dyplom lub świadectwo przeszkolenia wydane na mocy postanowień konwencji STCW, pełniący służbę na morzu, musi również posiadać ważne świadectwo zdrowia wydane zgodnie z niniejszym artykułem oraz sekcją A-I/9 kodeksu STCW.
4. Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa zdrowia muszą spełniać następujące warunki:
 - a) mają ukończone co najmniej 16 lat;
 - b) przedstawiają wystarczający dowód tożsamości;
 - c) spełniają stosowne normy stanu zdrowia określone przez dane państwo członkowskie.
5. Świadectwa zdrowia pozostają ważne przez okres najwyżej dwóch lat, chyba że marynarz nie ukończył 18. roku życia, kiedy to maksymalny okres ważności świadectwa wynosi jeden rok.
6. Jeżeli okres ważności świadectwa zdrowia wygasa w trakcie rejsu, zastosowanie ma правило I/9 załącznika do konwencji STCW.

7. W nagłych przypadkach państwo członkowskie może zezwolić marynarzowi na pracę bez ważnego świadectwa zdrowia. W takich przypadkach zastosowanie ma правило I/9 załącznika do konwencji STCW.

Artykuł 13

Przedłużenie ważności dyplomów i świadectw przeszkolenia

1. Każdy kapitan, oficer i radiooperator będący w posiadaniu dyplomu lub świadectwa wydanego lub uznanego na podstawie któregośkolwiek rozdziału załącznika I innego niż правило V/3 rozdziału V lub rozdział VI, pełniący służbę morską lub zamierzający do niej powrócić po okresie spędzonym na lądzie, aby w dalszym ciągu kwalifikować się do praktyki morskiej, jest zobowiązany w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat:
 - a) spełniać wymogi dotyczące stanu zdrowia określone w art. 12;
 - b) wykazać ciągłość kompetencji zawodowych zgodnie z sekcją A-I/11 kodeksu STCW.
2. Każdy kapitan, oficer i radiooperator, na potrzeby dalszej praktyki morskiej na pokładzie statków, w stosunku do których uzgodniono na poziomie międzynarodowym specjalne wymogi w zakresie wyszkolenia, musi z powodzeniem ukończyć odpowiednie, zatwierdzone szkolenie.

3. Na potrzeby dalszej praktyki morskiej na pokładzie zbiornikowców, każdy kapitan i oficer musi spełniać wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu oraz jest zobowiązany do wykazania ciągłości kompetencji zawodowych w odniesieniu do zbiornikowców w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat, zgodnie z sekcją A-I/11 punkt 3 kodeksu STCW.
4. Każdy kapitan i oficer, na potrzeby dalszej praktyki morskiej na statkach eksploatowanych na wodach polarnych, musi spełniać wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu oraz jest zobowiązany, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat, do wykazania ciągłości kompetencji zawodowych w odniesieniu do statków eksploatowanych na wodach polarnych, zgodnie z sekcją A-I/11 pkt 4 kodeksu STCW.
5. Każde państwo członkowskie porównuje standardy kompetencji wymagane od osób ubiegających się o dyplomy lub świadectwa przeszkolenia wydane do dnia 1 stycznia 2017 r. ze standardami określonymi dla odpowiedniego dyplomu lub świadectwa przeszkolenia w części A kodeksu STCW oraz określa, czy w stosunku do osób posiadających takie dyplomy lub świadectwa przeszkolenia istnieje wymóg odbycia odpowiedniego szkolenia przypominającego lub uaktualniającego lub poddania się odpowiedniej ocenie.
6. Każde państwo członkowskie porównuje standardy kompetencji, jakich wymagało od osób pełniących służbę na statkach stosujących paliwa gazowe przed dniem 1 stycznia 2017 r., ze standardami kompetencji określonymi w sekcji A-V/3 kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określa, czy w stosunku do tych osób istnieje wymóg podniesienia kwalifikacji.

7. Każde państwo członkowskie po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi tworzy lub wspiera utworzenie systemu kursów odświeżających i uaktualniających przewidzianych w sekcji A-I/11 kodeksu STCW.
8. W celu zaktualizowania wiedzy kapitanów, oficerów i radiooperatorów każde państwo członkowskie zapewnia udostępnianie statkom posiadającym zezwolenie na pływanie pod jego banderą tekstów niedawnych zmian krajowych i międzynarodowych prawideł dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony oraz ochrony środowiska morskiego, przy poszanowaniu art. 15 ust. 3 lit. b) i art. 19.

Artykuł 14

Wykorzystanie symulatorów

Normy działania i inne przepisy określone w sekcji A-I/12 kodeksu STCW oraz inne wymogi określone w części A kodeksu STCW w odniesieniu do któregośkolwiek świadectwa muszą być spełnione w zakresie:

- a) wszelkich obowiązkowych szkoleń na symulatorach;
- b) oceny kompetencji wymaganej w części A kodeksu STCW przeprowadzanej z wykorzystaniem symulatora;
- c) wykazania, przeprowadzanego z wykorzystaniem symulatora, ciągłej biegłości wymaganej w części A kodeksu STCW.

Artykuł 15

Odpowiedzialność przedsiębiorstw żeglugowych

1. Zgodnie z ust. 2 i 3 państwa członkowskie uznają przedsiębiorstwa żeglugowe za odpowiedzialne w zakresie wyznaczania marynarzy do służby na ich statkach zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz wymagają od każdego przedsiębiorstwa żeglugowego zapewnienia, aby:
 - a) każdy członek załogi zatrudniony na jakimkolwiek z jego statków posiadał odpowiednie świadectwo zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz warunkami określonymi przez państwo członkowskie;
 - b) jego statki były obsadzone załogą zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami państwa członkowskiego dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogą;
 - c) dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na jego statkach były prowadzone i zawsze dostępne oraz obejmowały w szczególności dokumentację i dane dotyczące ich doświadczenia, odbytych szkoleń, stanu zdrowia oraz kwalifikacji w zakresie przypisanych im zadań;
 - d) po zatrudnieniu na pokładzie któregokolwiek z jego statków marynarze zapoznali się z szczególnymi obowiązkami oraz całym układem statku, jego wyposażeniem, procedurami oraz cechami istotnymi dla ich zadań rutynowych oraz zadań w przypadkach zagrożenia;

- e) załoga statku mogła skutecznie koordynować swe zadania w przypadkach zagrożenia oraz w czasie wykonywania funkcji istotnych dla bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniu lub jego ograniczania;
- f) marynarze zatrudnieni na każdym z jego statków odbyli szkolenia przypominające i uaktualniające zgodnie z wymogami konwencji STCW;
- g) na pokładzie jego statków istniała zawsze skuteczna komunikacja ustna zgodnie z rozdziałem V, правило 14 ust. 3 i 4 konwencji SOLAS 74 z późniejszymi zmianami.

2. Przedsiębiorstwa żeglugowe, kapitanowie oraz członkowie załogi są odpowiedzialni za zapewnienie, aby obowiązki określone w niniejszym artykule były w pełni wypełniane oraz aby podjęte zostały inne środki, które mogą być niezbędne, w zależności od konieczności, celem zapewnienia, by każdy członek załogi był w stanie wnieść swój wkład, oparty na wiedzy i informacji, w bezpieczne funkcjonowanie statku.

3. Przedsiębiorstwa żeglugowe udzielają kapitanowi każdego statku, do którego zastosowanie ma niniejsza dyrektywa, pisemnych instrukcji określających polityki oraz procedury, jakich należy przestrzegać celem zapewnienia, by wszyscy marynarze nowo zatrudnieni na pokładzie statku mieli odpowiednią okazję do zapoznania się z wyposażeniem statku, procedurami operacyjnymi oraz innymi ustaleniami potrzebnymi do właściwego wykonywania ich zadań, przed podjęciem przez nich wykonywania swoich zadań. Takie polityki i procedury obejmują:
- a) wyznaczenie rozsądnego okresu czasu, w którym każdy nowo zatrudniony marynarz ma możliwość zaznajomienia się ze:
 - (i) szczególnym wyposażeniem, którego marynarz ten będzie używał lub które będzie obsługiwał;
 - (ii) szczególnymi dla danego statku procedurami i ustaleniami w zakresie pełnienia wachty, bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz przypadków zagrożenia, o jakich marynarz musi wiedzieć, aby właściwie wykonywać powierzone mu zadania;
 - b) wyznaczenie dysponującego odpowiednią wiedzą członka załogi, który będzie odpowiadał za zapewnienie, aby każdy nowo zatrudniony marynarz miał możliwość uzyskania podstawowych informacji w zrozumiałym dla niego języku.

4. Przedsiębiorstwa żeglugowe zapewniają, aby kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro ukończyli szkolenie w zakresie zaznajomienia się, aby zdobyć umiejętności odpowiednie do danego stanowiska oraz pełnionych obowiązków i zadań, biorąc pod uwagę wskazówki w sekcji B-I/14 kodeksu STCW.

Artykuł 16

Zdatność do służby

1. Celem zapobiegania zmęczeniu państwa członkowskie:
 - a) określają okresy odpoczynku dla personelu wachtowego oraz osób, których obowiązki obejmują wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zapobiegania zanieczyszczeniom, zgodnie z ust. 3–13, oraz egzekwują przestrzeganie tych okresów;
 - b) wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, by sprawność osób pełniących wachty nie została osłabiona zmęczeniem oraz aby obowiązki były zorganizowane w taki sposób, by pierwsza zmiana na początku rejsu oraz następne zwalniające ją zmiany były wystarczająco wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków pod wszelkimi innymi względami.
2. Celem zapobiegania nadużywaniu narkotyków i alkoholu państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie odpowiednich środków zgodnie z niniejszym artykułem.
3. Państwa członkowskie biorą pod uwagę zagrożenie wynikające ze zmęczenia marynarzy, zwłaszcza tych, których obowiązki dotyczą bezpieczeństwa i ochrony statku.

4. Wszystkie osoby, którym wyznaczono obowiązki oficera odpowiedzialnego za wachtę lub szeregowego marynarza pełniącego wachtę, oraz osoby, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i ochrony, mają prawo do okresu odpoczynku nie krótszego niż:
 - a) 10 godzin odpoczynku w każdym okresie 24 godzin; oraz
 - b) 77 godzin w każdym okresie 7 dni.
5. Godziny odpoczynku można podzielić na nie więcej niż dwa okresy, z czego jeden musi wynosić co najmniej 6 godzin, a przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin.
6. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 4 i 5 nie muszą być spełnione w przypadku zagrożenia lub w innych nadzwyczajnych warunkach. Musztry, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratunkowe oraz ćwiczenia wymagane na mocy krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz instrumentów międzynarodowych przeprowadza się w sposób, który minimalizuje zakłócenie okresów odpoczynku i nie prowadzi do powstania zmęczenia.
7. Państwa członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty wywieszane były w miejscach łatwo dostępnych. Harmonogramy układa się w standardowym formacie w języku roboczym lub w językach roboczych statku oraz w języku angielskim.

8. Jeżeli marynarz zostaje wezwany do pracy, na przykład jeśli maszynownia pozostaje bez nadzoru, marynarz otrzymuje odpowiedni kompensacyjny okres odpoczynku, jeżeli normalny okres odpoczynku zostaje zakłócony wezwaniem do pracy.
9. Państwa członkowskie wymagają, aby rejestry codziennych godzin odpoczynku marynarzy były prowadzone w standardowym formacie, w języku roboczym lub językach roboczych statku oraz w języku angielskim, tak aby możliwe były monitorowanie i weryfikacja zgodności z niniejszym artykułem. Marynarze otrzymują kopię rejestru dotyczącą ich samych, którą potwierdza kapitan lub osoba upoważniona przez kapitana oraz marynarze.
10. Niezależnie od przepisów określonych w ust. 3–9 kapitan statku ma prawo żądać od marynarza wykonania dowolnej liczby godzin pracy niezbędnej dla bezpośredniego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku oraz dla celów udzielenia pomocy innym statkom lub osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Kapitan może zatem zawiesić harmonogram godzin odpoczynku i wymagać od marynarza wykonania niezbędnych godzin pracy do czasu przywrócenia normalnej sytuacji. Po przywróceniu normalnej sytuacji, jak tylko będzie to możliwe, kapitan zapewnia odpowiedni okres odpoczynku marynarzom, którzy wykonywali pracę w zaplanowanym okresie odpoczynku.

11. Uwzględniając odpowiednio ogólne zasady dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz zgodnie z dyrektywą 1999/63/WE, państwa członkowskie mogą poprzez krajowe przepisy ustawowe lub wykonawcze lub procedurę stosowaną przez właściwy organ dopuścić lub zarejestrować układy zbiorowe zezwalające na wyjątki od wymaganych godzin odpoczynku określonych w ust. 4 lit. b) i ust. 5 niniejszego artykułu, pod warunkiem że okres odpoczynku jest nie krótszy niż 70 godzin w każdym okresie 7 dni, przy poszanowaniu ograniczeń określonych w ust. 12 i 13 niniejszego artykułu. Wyjątki takie są w miarę możliwości zgodne z określonymi normami, ale mogą uwzględniać częstsze lub dłuższe okresy urlopowe lub przyznanie urlopu kompensacyjnego w przypadku marynarzy pełniących wachtę lub marynarzy pełniących służbę na pokładzie podczas krótkich rejsów. Wyjątki w miarę możliwości uwzględniają wytyczne dotyczące zapobiegania zmęczeniu określone w sekcji B-VIII/1 kodeksu STCW. Nie dopuszcza się wyjątków od minimalnej liczby godzin wypoczynku przewidzianej w ust. 4 lit. a) niniejszego artykułu.
12. Wyjątki, o których mowa w ust. 11, dotyczące tygodniowego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 4 lit. b), nie są dopuszczalne przez okres dłuższy niż dwa następujące po sobie tygodnie. Przerwy między dwoma okresami wyjątków na pokładzie nie mogą być krótsze niż dwukrotność czasu trwania wyjątku.

13. W ramach ewentualnych wyjątków od ust. 5, o których mowa w ust. 11, minimalna liczba godzin odpoczynku w dowolnym okresie 24-godzinnym, o których mowa w ust. 4 lit. a), może być podzielona na nie więcej niż trzy okresy odpoczynku, z których jeden musi trwać co najmniej 6 godzin, a żaden z pozostałych dwóch okresów nie może trwać krócej niż jedną godzinę. Przerwy między kolejnymi okresami odpoczynku nie mogą przekraczać 14 godzin. Wyjątki nie mogą wykraczać poza dwa okresy 24-godzinne w każdym 7-dniowym okresie.
14. Państwa członkowskie określają, do celów zapobiegania nadużywaniu alkoholu, limit nie wyższy niż 0,05 % stężenia alkoholu we krwi lub 0,25 mg/l alkoholu w wydychanym powietrzu lub odpowiadający ilości alkoholu prowadzącej do takiego stężenia alkoholu w odniesieniu do kapitanów, oficerów i innych marynarzy pełniących wyznaczone obowiązki w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa środowiska morskiego.

Artykuł 17

Zwolnienie

1. W przypadku wyjątkowej konieczności właściwe organy mogą, jeśli ich zdaniem nie stanowi to zagrożenia dla osób, mienia lub środowiska, wydać zwolnienie zezwalające danemu marynarzowi na pełnienie służby na danym statku przez określony okres nieprzekraczający sześciu miesięcy, na stanowisku innym niż radiooperator, z wyjątkami przewidzianymi w odpowiednim regulaminie radiokomunikacyjnym, w odniesieniu do którego dana osoba nie posiada odpowiedniego świadectwa, pod warunkiem że właściwe organy są przekonane, że osoba, której wydane jest zwolnienie, jest odpowiednio wykwalifikowana, by objąć wolne stanowisko w sposób bezpieczny. Zwolnienia nie mogą być wydawane kapitanom lub starszym oficerom mechanikom, z wyjątkiem przypadków siły wyższej, a wtedy i tak jedynie na możliwie jak najkrótszy okres czasu.
2. Każde zwolnienie jest wydawane w odniesieniu do danego stanowiska jedynie osobie posiadającej odpowiednie świadectwo pozwalające jej objąć stanowisko o jeden szczebel niższe w hierarchii. W przypadku gdy nie istnieje wymóg uzyskania świadectwa dla stanowiska niższego szczebla, zwolnienie może zostać wydane osobie, której kwalifikacje i doświadczenie są, zdaniem właściwych organów, bezsprzecznie równoważne z wymogami obowiązującymi dla stanowiska, jakie należy obsadzić, pod warunkiem że jeśli dana osoba posiada odpowiednie świadectwo, zostaje ona objęta wymogiem pomyślnego przejścia testu zatwierdzonego przez właściwe organy jako potwierdzający, iż zwolnienie takie można bezpiecznie wydać. Dodatkowo właściwe organy zapewniają możliwie jak najszybsze obsadzenie danego stanowiska przez posiadacza odpowiedniego świadectwa.

Artykuł 18

Odpowiedzialność państw członkowskich w odniesieniu do szkolenia i oceny

1. Państwa członkowskie wyznaczają organy lub podmioty, które:
 - a) przeprowadzają szkolenia, o których mowa w art. 3;
 - b) organizują lub nadzorują egzaminy, jeżeli są one wymagane;
 - c) wydają dyplomy lub świadectwa, o których mowa w art. 4;
 - d) udzielają zwolnień przewidzianych w art. 17.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by:
 - a) wszelkie szkolenia i oceny marynarzy:
 - (i) miały strukturę zgodną ze sporządzonymi programami, w tym takimi metodami i środkami wykonania, procedurami oraz materiałami kursowymi, jakie są niezbędne do osiągnięcia wymaganego poziomu umiejętności;
 - (ii) były przeprowadzane, monitorowane, oceniane oraz wspierane przez osoby spełniające wymogi określone w lit. d), e) i f);
 - b) osoby przeprowadzające szkolenia lub ocenę w trakcie służby na pokładzie statku wykonywały swe zadania jedynie, gdy takie szkolenia lub ocena nie mają negatywnego wpływu na normalne funkcjonowanie statku oraz były w stanie poświęcić czas i uwagę szkoleniu lub ocenie;

- c) instruktorzy, osoby nadzorujące oraz oceniające posiadali kwalifikacje odpowiednie dla konkretnych rodzajów i poziomów szkolenia lub oceny umiejętności marynarzy, albo na pokładzie, albo na lądzie;
- d) każda osoba przeprowadzająca szkolenie marynarzy na służbie, na pokładzie albo na lądzie, które w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa na podstawie niniejszej dyrektywy musiała:
 - (i) znać program szkoleniowy oraz rozumieć szczególne cele szkoleniowe dotyczące poszczególnych rodzajów przeprowadzanego szkolenia;
 - (ii) posiadać kwalifikacje niezbędne do wykonywania zadania, którego dotyczy szkolenie;
 - (iii) jeśli szkolenie przeprowadzane jest z wykorzystaniem symulatora:
 - otrzymać odpowiednie wytyczne w zakresie technik instruktażu obejmującego wykorzystanie symulatorów, oraz
 - posiadać praktyczne doświadczenie operacyjne na danym rodzaju używanego symulatora;
- e) każda osoba odpowiedzialna za nadzór szkolenia marynarza na służbie, jakie w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa, musiała w pełni rozumieć program szkolenia oraz szczególne cele każdego typu przeprowadzanego szkolenia;

- f) każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji marynarza na służbie – albo na statku albo na łodzi – jaka w zamierzeniu ma być wykorzystana w kwalifikowaniu do wydania świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą, musiała:
- (i) posiadać odpowiedni stopień wiedzy i zrozumienia kwalifikacji podlegającej ocenie;
 - (ii) posiadać odpowiednie kwalifikacje wymagane dla zadania podlegającego ocenie;
 - (iii) otrzymać odpowiednie wskazania w zakresie metod i praktyki oceny;
 - (iv) posiadać praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny;
 - (v) jeśli ocena przeprowadzana jest z wykorzystaniem symulatorów, posiadać praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny na danym rodzaju używanego symulatora nadzorowanego przez doświadczonego egzaminatora;

- g) w przypadku uznania przez państwo członkowskie kursu szkoleniowego, instytucji szkoleniowej lub kwalifikacji potwierdzonych przez instytucję szkoleniową jako części jego wymogów dotyczących wydania świadectwa, w odniesieniu do kwalifikacji i doświadczenia instruktorów i oceniających zastosowanie miały normy jakości, o których mowa w art. 11; takie kwalifikacje, doświadczenie i zastosowanie norm jakości obejmują odpowiednie szkolenie w dziedzinie technik instruktazu oraz metod i praktyki w zakresie oceny, jak również są zgodne z mającymi zastosowanie wymogami lit. d), e) i f) niniejszego ustępu.

Artykuł 19

Komunikacja pokładowa

Państwa członkowskie zapewniają, by:

- a) bez uszczerbku dla lit. b) i d), na pokładzie statków pływających pod banderą państwa członkowskiego zawsze istniały skuteczne środki ustnego porozumiewania się w zakresie bezpieczeństwa między wszystkimi członkami załogi statku, w szczególności w odniesieniu do prawidłowego i szybkiego odbioru i zrozumienia komunikatów oraz poleceń;
- b) na pokładzie statków pasażerskich pływających pod banderą państwa członkowskiego oraz na pokładzie statków pasażerskich rozpoczynających lub kończących rejs w porcie państwa członkowskiego, celem zapewnienia wydajnej pracy załogi w zakresie spraw dotyczących bezpieczeństwa, język roboczy został ustalony i zapisany w dzienniku pokładowym;

właściwy język roboczy określa odpowiednio przedsiębiorstwo żeglugowe lub kapitan;
każdy marynarz jest zobowiązany do rozumienia i, w odpowiednim przypadku, wydawania poleceń oraz odpowiedzi w tym języku;

jeśli język roboczy nie jest językiem urzędowym państwa członkowskiego, wszelkie plany i wykazy, jakie muszą być wywieszane, zawierają tłumaczenia na język roboczy;

- c) na pokładzie statków pasażerskich możliwa była szybka identyfikacja personelu wyznaczonego na rozkładach apeli do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia oraz by personel ten posiadał wystarczające w tym celu umiejętności komunikacyjne, uwzględniając właściwe i wystarczające połączenie którychkolwiek z następujących czynników:
- (i) języka lub języków, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie;
 - (ii) prawdopodobieństwa, iż umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, celem udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi posługują się wspólnym językiem, czy też nie;
 - (iii) możliwej potrzeby porozumiewania się w przypadkach zagrożenia przy pomocy innych środków, np. pokazywania, sygnałów ręcznych lub zwracania uwagi na zlokalizowanie instrukcji, stanowisk apelowych, urządzeń ratowniczych lub dróg ewakuacyjnych, gdy niepraktyczne jest komunikowanie się w sposób werbalny;

- (iv) zakresu, w jakim pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku lub językach ojczystych;
 - (v) języków, w jakich mogą być ogłaszane komunikaty w przypadkach zagrożenia lub musztry celem przekazania pasażerom kluczowych wytycznych oraz ułatwienia członkom załogi udzielania pomocy pasażerom;
- d) na pokładzie zbiornikowców do przewozu produktów naftowych, zbiornikowców do przewozu chemikaliów oraz zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych, pływających pod banderą państwa członkowskiego, kapitan, oficerowie oraz szeregowi marynarze byli w stanie porozumiewać się między sobą we wspólnym języku roboczym lub językach roboczych;
- e) istniały odpowiednie środki porozumiewania się między statkiem a organami na lądzie. Takie porozumiewanie się przebiega zgodnie z rozdziałem V prawidła 14 ust. 4 konwencji SOLAS 74;
- f) przy przeprowadzaniu kontroli państwowej w porcie na podstawie dyrektywy 2009/16/WE państwa członkowskie sprawdzały również, czy statki pływające pod banderą państwa innego niż państwo członkowskie spełniają wymogi niniejszego artykułu.

Artykuł 20

Uznawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia

1. Marynarze nieposiadający dyplomów wydanych przez państwa członkowskie lub świadectw przeszkolenia wydanych przez państwa członkowskie kapitanom i oficerom zgodnie z przepisami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW mogą otrzymać zezwolenie na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego, pod warunkiem że decyzja o uznaniu ich dyplomów lub świadectw przeszkolenia została przyjęta zgodnie z procedurami określonymi w ust. 2–6 niniejszego artykułu.
2. Państwo członkowskie, które zamierza w drodze potwierdzenia uznać dyplomy lub świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wydane przez państwo trzecie kapitanowi, oficerowi lub radiooperatorowi, w celu zezwolenia mu na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, przedkłada Komisji wniosek o uznanie tego państwa trzeciego, wstępną analizę przestrzegania przez to państwo trzecie wymogów konwencji STCW, gromadząc informacje, o których mowa w załączniku II do niniejszej dyrektywy. W ramach tej wstępnej analizy państwo członkowskie przekazuje na poparcie swojego wniosku dalsze informacje dotyczące powodów uznania danego państwa trzeciego.

Po złożeniu takiego wniosku przez państwo członkowskie Komisja rozpatruje ten wniosek bezzwłocznie i podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2, o rozpoczęciu oceny systemów szkolenia i wydawania świadectw w państwie trzecim w rozsądnym terminie z należyтым uwzględnieniem terminu określonego w ust. 3 niniejszego artykułu.

W przypadku przyjęcia pozytywnej decyzji o rozpoczęciu oceny Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego oraz przy ewentualnym udziale państwa członkowskiego przedkładającego wniosek i wszelkich innych zainteresowanych państw członkowskich, gromadzi informacje, o których mowa w załączniku II do niniejszej dyrektywy, oraz dokonuje oceny systemów szkolenia i wydawania świadectw w państwie trzecim, o którego uznanie wpłynął wniosek, w celu sprawdzenia, że dane państwo trzecie spełnia wszystkie wymogi konwencji STCW i że przyjęto odpowiednie środki w celu zapobieżenia wydawaniu fałszywych świadectw, oraz bierze pod uwagę, czy ratyfikowało ono Konwencję o pracy na morzu z 2006 r.

3. W przypadku gdy w wyniku oceny, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, Komisja stwierdzi, że wszystkie te wymogi są spełnione, wówczas przyjmuje akty wykonawcze zawierające decyzję o uznaniu państwa trzeciego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2, w ciągu 24 miesięcy od złożenia przez państwo członkowskie wniosku, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

W przypadku gdy zainteresowane państwo trzecie musi podjąć szeroko zakrojone działania naprawcze w celu spełnienia wymogów konwencji STCW, w tym dokonać zmian w ustawodawstwie, systemie kształcenia, szkolenia i wydawania świadectw, akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, przyjmuje się w ciągu 36 miesięcy od złożenia przez państwo członkowskie wniosku, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

Państwo członkowskie przedkładające ten wniosek może zdecydować o uznaniu państwa trzeciego jednostronnie do czasu przyjęcia aktu wykonawczego na podstawie niniejszego ustępu. W przypadku takiego jednostronnego uznania państwo członkowskie powiadamia Komisję o liczbie potwierdzeń uznania wydanych w odniesieniu do dyplomów i świadectw przeszkolenia, o których mowa w ust. 1, wydanych przez państwo trzecie do czasu przyjęcia aktu wykonawczego dotyczącego uznania tego państwa trzeciego.

4. Państwo członkowskie może postanowić, w odniesieniu do statków pływających po jego banderą, o potwierdzeniu świadectw wydanych przez państwa trzecie, uznane przez Komisję, z uwzględnieniem przepisów pkt 4 i 5 załącznika II.
5. Uznania świadectw wydanych przez uznane państwa trzecie, które zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* seria C przed dniem 14 czerwca 2005 r., pozostają ważne.

Te uznania mogą być uwzględniane przez wszystkie państwa członkowskie, jeśli nie zostały one wycofane przez Komisję na podstawie art. 21.

6. Komisja sporządza i uaktualnia wykaz uznanych państw trzecich. Wykaz zostaje opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* seria C.
7. Niezależnie od art. 4 ust. 7 państwo członkowskie może, jeśli okoliczności tego wymagają, zezwolić marynarzowi na służbę w charakterze innym niż oficera radiowego lub radiooperatora, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w regulaminie radiokomunikacyjnym, w okresie nieprzekraczającym trzech miesięcy, na pokładzie statku pływającego pod jego banderą, gdy jest on w posiadaniu odpowiedniego i ważnego świadectwa wydanego i potwierdzonego w odpowiedni sposób przez państwo trzecie, jednak jeszcze nieuznanego przez zainteresowane państwo członkowskie jako odpowiednie na potrzeby służby na pokładzie statku pływającego pod jego banderą.

W każdej chwili udostępnia się dowód w formie dokumentu potwierdzający złożenie wniosku o zatwierdzenie przez właściwy organ..

Artykuł 21

Brak zgodności z wymogami konwencji STCW

1. Niezależnie od kryteriów określonych w załączniku II, jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że uznane państwo trzecie przestało spełniać wymagania konwencji STCW, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję, podając przyczyny.

Komisja bezzwłocznie przekazuje sprawę komitetowi, o którym mowa w art. 31 ust. 1.

2. Niezależnie od kryteriów określonych w załączniku II, jeżeli Komisja uzna, że uznane państwo trzecie przestało spełniać wymagania konwencji STCW, bezzwłocznie powiadamia o tym państwa członkowskie, podając przyczyny.

Komisja bezzwłocznie przekazuje sprawę komitetowi, o którym mowa w art. 31 ust. 1.

3. Jeśli państwo członkowskie zamierza wycofać potwierdzenia wszystkich świadectw wydanych przez państwo trzecie, bezzwłocznie informuje Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swoim zamiarze, podając przyczyny.
4. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, ponownie ocenia uznanie danego państwa trzeciego w celu sprawdzenia, czy to państwo trzecie spełnia wymagania konwencji STCW.
5. Jeśli wystąpią symptomy wskazujące, że określony morski ośrodek szkolenia zawodowego przestał spełniać wymagania konwencji STCW, Komisja powiadamia zainteresowane państwo trzecie, że uznanie krajowych świadectw tego państwa trzeciego zostanie wycofane w terminie dwóch miesięcy, o ile nie zostaną podjęte środki zmierzające do zapewnienia zgodności z wszystkimi wymaganiami konwencji STCW.

6. Decyzja w sprawie wycofania uznania jest podejmowana przez Komisję. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2. Zainteresowane państwa członkowskie podejmują właściwe środki w celu wykonania decyzji.
7. Potwierdzenia uznania świadectw, wydane zgodnie z art. 4 ust. 7 przed datą podjęcia decyzji o wycofaniu uznania państwa trzeciego, pozostają ważne. Marynarze posiadający takie potwierdzenia nie mogą jednak żądać potwierdzenia uznającego wyższe kwalifikacje, o ile nie wynikają one wyłącznie z uzyskania dodatkowej praktyki morskiej.
8. W przypadku braku przez okres dłuższy niż osiem lat potwierdzeń uznania wydanych przez państwo członkowskie w odniesieniu do wydanych przez państwo trzecie dyplomów lub świadectw przeszkolenia, o których mowa w art. 20 ust. 1, ponownie analizuje się uznanie dyplomów i świadectw tego państwa trzeciego. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję podjętą po tej ponownej analizie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2, po powiadomieniu państw członkowskich, jak również zainteresowanego państwa trzeciego z co najmniej sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

Artykuł 22
Ponowna ocena

1. Państwa trzecie uznane zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 20 ust. 3 akapit pierwszy, w tym również te, o których mowa w art. 20 ust. 6, są poddawane ponownej ocenie przez Komisję, wspomaganą przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, regularnie i w ciągu co najmniej dziesięciu lat od ostatniej oceny, w celu sprawdzenia, czy spełniają one odpowiednie kryteria określone w załączniku II i czy przyjęto odpowiednie środki w celu zapobieżenia wydawaniu fałszywych świadectw.
2. Komisja dokonuje z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego ponownej oceny państw trzecich na podstawie priorytetowych kryteriów. Te priorytetowe kryteria obejmują:
 - a) dane dotyczące efektywności dostarczone w wyniku kontroli przeprowadzonej przez państwo portu na podstawie art. 24;
 - b) liczbę potwierdzeń uznania w odniesieniu do dyplomów, lub świadectw przeszkolenia wydanych zgodnie z prawidłami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW, wydanych przez dane państwo trzecie;
 - c) liczbę instytucji kształcenia i szkolenia morskiego akredytowanych przez dane państwo trzecie;

- d) liczbę zatwierdzonych przez dane państwo trzecie programów szkolenia i rozwoju zawodowego marynarzy;
- e) datę ostatniej oceny Komisji w odniesieniu do danego państwa trzeciego i liczbę niedociągnięć w zakresie kluczowych procesów stwierdzonych podczas tej oceny;
- f) wszelkie istotne zmiany w systemie szkolenia i wydawania świadectw marynarzom w danym państwie trzecim;
- g) całkowitą liczbę marynarzy posiadających dyplom lub świadectwo wydane przez państwo trzecie, odbywających służbę na pokładzie statków pływających pod banderą państw członkowskich oraz poziom wyszkolenia i kwalifikacji tych marynarzy;
- h) informacje, jeżeli są dostępne, dotyczące norm kształcenia i szkolenia w tym państwie trzecim, zapewniane przez odpowiednie organy lub inne zainteresowane strony.

W przypadku nieprzestrzegania przez państwa trzecie wymogów konwencji STCW, zgodnie z art. 21 niniejszej dyrektywy, dokonanie ponownej oceny tego państwa trzeciego uzyskuje pierwszeństwo w stosunku do dokonania ponownej oceny innych państw trzecich.

3. Komisja przekazuje państwom członkowskim sprawozdanie z wynikami oceny.

Artykuł 23

Kontrola państwa portu

1. Niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa, każdy statek, z wyjątkiem rodzajów statków wyłączonych na podstawie art. 1, w czasie pobytu w portach państw członkowskich podlega kontroli państwa portu przeprowadzanej przez odpowiednio upoważnionych funkcjonariuszy tego państwa członkowskiego celem sprawdzenia, czy wszyscy marynarze służący na pokładzie objęci wymogiem posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia lub dokumentów potwierdzających na mocy konwencji STCW posiadają taki dyplom lub ważne zwolnienie lub też świadectwo przeszkolenia lub dokumenty potwierdzające.
2. Przeprowadzając kontrolę państwa portu na mocy niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich odpowiednich przepisów i procedur określonych w dyrektywie 2009/16/WE.

Artykuł 24
Procedury kontroli państwa portu

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE kontrola państwa portu zgodnie z art. 23 ogranicza się do:
 - a) weryfikacji potwierdzającej, że każdy marynarz służący na pokładzie, od którego wymaga się posiadania dyplomu lub świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW, jest w posiadaniu takiego dyplomu lub ważnego zwolnienia lub też świadectwa przeszkolenia lub przedstawi dokument dowodzący, że wniosek o potwierdzenie uznania dyplomu został złożony organom państwa bandery;
 - b) weryfikacji potwierdzającej, iż liczba i świadectwa marynarzy służących na pokładzie są zgodne z wymogami organów państwa, pod którego banderą służą, w zakresie obsadzania załogą.
2. Zdolność marynarzy danego statku do utrzymania norm obowiązujących w zakresie pełnienia wachty i ochrony, odpowiednio do przypadku, zgodnie z wymogami konwencji STCW, jest oceniana zgodnie z częścią A kodeksu STCW, jeśli istnieją bezsprzeczne powody, aby sądzić, iż normy te nie są zachowywane ze względu na wystąpienie któregokolwiek z poniższych przypadków:
 - a) statek uczestniczył w kolizji, osiadł na mieliźnie lub został wyrzucony na brzeg;

- b) z płynącego, zakotwiczonego lub zacumowanego statku dokonano zrzutu substancji stanowiącego naruszenie konwencji międzynarodowej;
- c) statek był manewrowany w sposób błędny lub niebezpieczny, przez co nie przestrzegano zasad zachowania na drodze morskiej przyjętych przez IMO lub bezpiecznych praktyk i procedur w zakresie nawigacji;
- d) statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska lub w sposób stwarzający zagrożenie dla ochrony;
- e) świadectwo zostało uzyskane w wyniku oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, na rzecz której pierwotnie je wystawiono;
- f) statek pływa pod banderą państwa, które nie ratyfikowało konwencji STCW, lub na jego pokładzie znajduje się kapitan, oficer lub szeregowy marynarz posiadający świadectwo wydane przez państwo trzecie, które nie ratyfikowało konwencji STCW.

3. Niezależnie od weryfikacji świadectwa na podstawie oceny na mocy ust. 2 można wymagać od marynarzy wykazania się odpowiednimi kwalifikacjami w miejscu odbywania służby. Wskazanie takie może obejmować sprawdzenie, czy spełnione zostały wymagania operacyjne w odniesieniu do standardów pełnienia wachty oraz czy na poziomie kwalifikacji marynarza ma miejsce właściwa reakcja na sytuacje zagrożenia.

Artykuł 25
Zatrzymanie

Bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE następujące braki, w zakresie, w jakim funkcjonariusz przeprowadzający kontrolę państwa portu stwierdził, iż stanowią one zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska, stanowią zgodnie z niniejszą dyrektywą jedyne podstawy zatrzymania przez państwo członkowskie statku:

- a) brak świadectw u marynarzy, nieposiadanie odpowiednich świadectw, nieposiadanie ważnych zwolnień lub niemożność przedstawienia dowodu w postaci dokumentu zaświadczonego, iż wniosek o potwierdzenie został złożony organowi państwa, pod którego banderą służą;
- b) niestosowanie się do odpowiednich wymogów państwa, pod którego banderą służą, dotyczących bezpiecznego obsadzenia załogi;
- c) niezgodność ustaleń w zakresie nawigacji lub wachty w siłowni z wymogami określonymi dla statku przez państwo, pod którego banderą pływa;
- d) nieobecność w czasie wachty osoby posiadającej kwalifikacje konieczne do obsługi sprzętu niezbędnego dla bezpiecznej nawigacji, komunikacji radiowej w zakresie bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczaniu morza;
- e) niemożność okazania dowodu biegłości zawodowej w zakresie obowiązków przydzielonych marynarzom w odniesieniu do bezpieczeństwa statku oraz zapobiegania zanieczyszczeniu;

- f) niemożność zapewnienia na początkową wachtę podczas rejsu oraz kolejne następujące po sobie wachty, osób odpowiednio wypoczętych i zdolnych do pracy.

Artykuł 26

Regularne monitorowanie zgodności

Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji na mocy art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Komisja, wspierana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, sprawdza w regularnych odstępach czasu i co najmniej raz na pięć lat, czy państwa członkowskie stosują się do minimalnych wymogów zawartych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 27

Informacje do celów statystycznych

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje, o których mowa w załączniku III, do celów art. 21 ust. 8 i art. 22 ust. 2 oraz do wykorzystania przez państwa członkowskie i Komisję w kształtowaniu polityki.

2. Informacje te są udostępniane Komisji przez państwa członkowskie corocznie w formie elektronicznej i obejmują informacje zarejestrowane do dnia 31 grudnia poprzedniego roku. Państwa członkowskie zachowują wszelkie prawa własności w odniesieniu do informacji w formie danych surowych. Opracowane dane statystyczne, przygotowane na podstawie takich informacji, udostępniane są publicznie zgodnie z przepisami dotyczącymi przejrzystości i ochrony informacji określonymi w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002.
3. Aby zapewnić ochronę danych osobowych, państwa członkowskie anonimizują wszystkie dane osobowe określone w załączniku III przy użyciu oprogramowania dostarczonego lub zaakceptowanego przez Komisję przed ich przekazaniem Komisji. Komisja wykorzystuje wyłącznie takie zanonimizowane informacje.
4. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by środki służące gromadzeniu, przekazywaniu, przechowywaniu, analizie i rozpowszechnianiu takich informacji opracowane były w sposób umożliwiający wykonanie analizy statystycznej.

Do celów akapitu pierwszego Komisja przyjmuje szczegółowe środki w zakresie wymogów technicznych niezbędnych do zapewnienia odpowiedniego zarządzania danymi statystycznymi. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.

Artykuł 28
Sprawozdanie z oceny

Nie później niż w dniu 2 sierpnia 2024 r. Komisja przekaze Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające, w tym propozycje działań następnych, które należy podjąć w świetle tej oceny. W sprawozdaniu z oceny Komisja przeanalizuje wdrażanie systemu wzajemnego uznawania dyplomów i świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie oraz wszelkie zmiany w zakresie mających postać cyfrową dyplomów i świadectw marynarzy na poziomie międzynarodowym. W oparciu o zalecenia przekazywane przez partnerów społecznych Komisja oceni także wszelkie zmiany w zakresie przyszłego uznawania europejskich morskich świadectw doskonałości.

Artykuł 29
Zmiana

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 30, zmieniających załącznik I do niniejszej dyrektywy i powiązane przepisy niniejszej dyrektywy w celu dostosowania tego załącznika i tych przepisów do nowych zmian konwencji STCW i części A kodeksu STCW.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 30, zmieniających załącznik III do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do szczegółowych i odpowiednich elementów zawartości i szczegółów dotyczących informacji, które muszą być przekazywane przez państwa członkowskie, pod warunkiem że akty te ograniczają się do uwzględnienia zmian do konwencji STCW i części A kodeksu STCW i respektują gwarancje w zakresie ochrony danych. Takie akty delegowane nie mogą zmieniać przepisów dotyczących anonimizacji danych określonych w art. 27 ust. 3.

Artykuł 30

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. 4 ust. 14 i art. 29, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 sierpnia 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem danego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 14 i art. 29, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 14 i art. 29 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 31
Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) powołany rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady¹. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 82/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku niewydania opinii przez komitet Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

Artykuł 32

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają systemy sankcji za naruszanie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 3, 4, 8, 10–16, 18, 19, 20, 23, 24, 25 i załącznikiem I oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 33

Informowanie

Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty wszystkich przepisów, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 34

Uchylenie

Dyrektywa 2008/106/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku V.

Artykuł 35

Wejście w życie

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

Artykuł 36

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI SZKOLENIOWE KONWENCJI STCW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3

ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

1. Prawidła określone w niniejszym załączniku są uzupełniane obowiązkowymi przepisami części A kodeksu STCW, z wyjątkiem prawidła VIII/2 w rozdziale VIII.

Wszelkie odniesienia do wymogów zawartych w prawidło stanowią również odniesienie do odpowiedniej sekcji części A kodeksu STCW.

2. Część A kodeksu STCW zawiera standardy kompetencji, wymagane od kandydatów wnioskujących o wydanie i przedłużenie ważności dyplomów na podstawie przepisów konwencji STCW. Celem wyjaśnienia powiązania między postanowieniami rozdziału VII dotyczącymi świadectw alternatywnych oraz postanowieniami rozdziałów II, III i IV dotyczącymi świadectw, umiejętności ustalone w ramach standardów kompetencji są odpowiednio pogrupowane, na podstawie siedmiu następujących funkcji:

- 1) nawigacja;
- 2) przeładunek i sztauowanie;

- 3) kontrola funkcjonowania statku i opieka nad osobami znajdującymi się na pokładzie;
- 4) mechanika okrętowa;
- 5) elektryka, elektronika i automatyka;
- 6) konserwacja i naprawa;
- 7) radiokomunikacja;

na następujących poziomach odpowiedzialności:

- 1) poziom zarządzania;
- 2) poziom operacyjny;
- 3) poziom pomocniczy.

Funkcje i poziomy odpowiedzialności określają podtytuły w tabelach standardów kompetencji określonych w rozdziałach II, III i IV części A kodeksu STCW.

ROZDZIAŁ II

KAPITAN I DZIAŁ POKŁADOWY

Prawidło II/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

1. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
 - 2.2. odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej jednego roku, która zawiera szkolenie pokładowe spełniające wymogi sekcji A-II/1 kodeksu STCW i jest udokumentowana w uznanej książce praktyk, lub w innym przypadku – odbyć przynajmniej 36-miesięczną służbę na statku morskim;

- 2.3. odbyć, podczas zatwierdzonej służby na statku morskim, okres służby wachtowej na mostku pod nadzorem wykwalifikowanego oficera przez okres nie krótszy niż sześć miesięcy;
- 2.4. spełnić obowiązujące wymogi prawideł w rozdziale IV dotyczące wyznaczonych obowiązków radiooperacyjnych zgodnie z regulaminem radiokomunikacyjnym, jeżeli jest to wymagane;
- 2.5. zakończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/1 kodeksu STCW;
- 2.6. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1, 2 i 3 kodeksu STCW.

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów kapitanom i starszym oficerom na statkach o pojemności brutto 500 lub większej

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto 3000 lub większej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto 3000 lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - 2.1. spełnić wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 lub większej oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w tym zakresie:
 - 2.1.1. na dyplom starszego oficera – wynoszącą co najmniej 12 miesięcy;
 - 2.1.2. na dyplom kapitana – wynoszącą co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu pracy na morzu przepracowane było na stanowisku starszego oficera;
 - 2.2. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 kodeksu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 3000 lub większej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statku morskim o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000 powinien mieć odpowiedni dyplom.
4. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie dyplomu powinien:
 - 4.1. dla uzyskania dyplomu starszego oficera spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych;
 - 4.2. dla uzyskania dyplomu kapitana spełnić wymagania stawiane oficerowi wachtowemu na statkach o pojemności brutto 500 lub większych oraz odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w tym charakterze w wymiarze co najmniej 36 miesięcy; okres ten może być jednak skrócony do co najmniej 24 miesięcy, gdy przynajmniej 12 miesięcy z tego okresu przepracowane było na stanowisku starszego oficera;
 - 4.3. ukończyć zatwierdzone szkolenie i spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-II/2 kodeksu STCW dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto pomiędzy 500 a 3000.

Prawidło II/3

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom wachtowym i kapitanom statków o pojemności brutto poniżej 500

Statki nieuprawiające żeglugi przybrzeżnej

1. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, nieuprawiającym żeglugi przybrzeżnej, powinien mieć odpowiedni dyplom uprawniający do pracy na statkach o pojemności brutto 500 lub większych.
2. Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, nieuprawiającego żeglugi przybrzeżnej, powinien posiadać dyplom uprawniający do pełnienia funkcji kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000.

Statki uprawiające żeglugę przybrzeżną

Oficer wachtowy

3. Każdy oficer wachtowy na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającym żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.
4. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu oficera wachtowego na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:
 - 4.1. mieć ukończonych przynajmniej 18 lat;

4.2. ukończyć:

4.2.1. specjalne szkolenie łącznie z odpowiednim okresem pełnienia służby na statku morskim zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego; lub

4.2.2. posiadać potwierdzoną pracę na morzu w dziale pokładowym w wymiarze co najmniej 36 miesięcy;

4.3. spełnić stosowne wymagania prawideł w rozdziale IV, odpowiednio do wypełniania określonych obowiązków radiokomunikacyjnych zgodnie z regulaminem radiokomunikacyjnym;

4.4. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić normy kompetencji określone w sekcji A-II/3 kodeksu STCW dla oficerów wachtowych na statkach o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną;

4.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1, 2 i 3 kodeksu STCW.

Kapitan

5. Każdy kapitan statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500, uprawiającego żeglugę przybrzeżną, powinien posiadać odpowiedni dyplom.

6. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu kapitana statku morskiego o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, powinien:
- 6.1. mieć ukończonych przynajmniej 20 lat;
 - 6.2. odbyć przynajmniej 12-miesięczną zatwierdzoną służbę na statku morskim w charakterze oficera wachtowego;
 - 6.3. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-II/3 kodeksu STCW dla kapitanów statków o pojemności brutto poniżej 500, uprawiających żeglugę przybrzeżną;
 - 6.4. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1, 2 i 3 kodeksu STCW.

Zwolnienia

7. Jeśli Administracja uzna, że wielkość statku oraz warunki jego żeglugi powodują, że stosowanie w pełni niniejszego pravidła oraz sekcji A-II/3 kodeksu STCW jest niepotrzebne lub niewykonalne, to może odpowiednio zwolnić kapitana i oficera wachtowego na takim statku lub klasie statków od niektórych wymagań, mając przy tym na uwadze bezpieczeństwo wszystkich statków na tych wodach.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw szeregowym marynarzom wchodzącym w skład wachty nawigacyjnej

1. Każdy szeregowy marynarz wchodzący w skład wachty nawigacyjnej na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większym, poza szeregowymi marynarzami szkolonymi oraz szeregowymi marynarzami, którzy wypełniając obowiązki na wachcie, nie wymagają szkolenia, powinien mieć świadectwo o zdolności do wykonywania swych obowiązków.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
 - 2.1. mieć ukończonych przynajmniej 16 lat;
 - 2.2. ukończyć:
 - 2.2.1. zatwierdzoną służbę na statku morskim, w tym przez okres co najmniej sześć miesięcy szkolenia i doświadczenia; lub
 - 2.2.2. specjalne przeszkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku obejmujące także zatwierdzony okres służby na statku morskim, który nie może być krótszy niż dwa miesiące;
 - 2.3. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/4 kodeksu STCW.
3. Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane na mocy punktów 2.2.1 oraz 2.2.2 mogą być nabyte przez wykonywanie obowiązków związanych z pełnieniem wachty nawigacyjnej, ale tylko pod warunkiem że obowiązki te są wykonywane pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera wachtowego lub wykwalifikowanego szeregowego marynarza.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym marynarzom

1. Każdy starszy marynarz pełniący służbę na statku morskim o pojemności brutto 500 lub większym powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
 - 2.1. mieć ukończone 18 lat;
 - 2.2. spełnić wymogi uzyskania świadectwa szeregowego marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej;
 - 2.3. w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze szeregowego marynarza wchodzącego w skład wachty nawigacyjnej, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w dziale pokładowym przez:
 - 2.3.1. co najmniej 18 miesięcy; lub
 - 2.3.2. co najmniej 12 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie;
 - 2.4. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-II/5 kodeksu STCW.
3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagało od starszych marynarzy, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-II/5 kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określi, czy w stosunku do tego personelu istnieje wymóg podniesienia kwalifikacji.

ROZDZIAŁ III

DZIAŁ MASZYNOWY

Prawidło III/1

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom mechanikom odpowiedzialnym za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonych na mechaników pełniących służbę w siłowni okresowo bezwachtowej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczony na oficera mechanika pełniącego służbę w siłowni okresowo bezwachtowej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - 2.1. mieć ukończonych co najmniej 18 lat;

- 2.2. odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy, jako część zatwierdzonego programu szkoleniowego, obejmującego trening pokładowy, spełniający wymogi sekcji A-III/1 kodeksu STCW, udokumentowaną w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy ma stanowić służba na statku morskim w dziale maszynowym;
- 2.3. w okresie wymaganej służby pełnionej na statku morskim odbywać wachtę w siłowni pod nadzorem starszego oficera mechanika lub wykwalifikowanego oficera mechanika przez okres co najmniej sześciu miesięcy;
- 2.4. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/1 kodeksu STCW;
- 2.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3 punkty od 1 do 4 oraz sekcji A-VI/4 punkty od 1, 2 i 3 kodeksu STCW.

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW i większej powinien mieć odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - 2.1. spełniać wymagania konieczne do wydania dyplomu oficera odpowiedzialnego za wachtę maszynową na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW lub więcej i odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w następującym zakresie:
 - 2.1.1. dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, co najmniej 12 miesięcy jako wykwalifikowany oficer mechanik;
 - 2.1.2. dla uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika, co najmniej 36 miesięcy; jednakże ten okres może zostać skrócony do 24 miesięcy, w czasie których przynajmniej 12 miesięcy przepracował na stanowisku drugiego oficera mechanika;
 - 2.2. odbyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/2 kodeksu STCW.

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów starszym oficerom mechanikom i drugim oficerom mechanikom na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW

1. Każdy starszy oficer mechanik i drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych pomiędzy 750 kW a 3000 kW powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - 2.1. spełniać wymagania konieczne do uzyskania dyplomu oficera mechanika kierującego wachtą maszynową oraz:
 - 2.1.1. dla uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 12 miesięcy jako asystent oficera mechanika lub jako oficer mechanik;
 - 2.1.2. aby uzyskać dyplom starszego oficera mechanika, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w wymiarze co najmniej 24 miesięcy, w czasie której przynajmniej 12 miesięcy przepracował, posiadając kwalifikacje drugiego oficera mechanika;

2.2. odbyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/3 kodeksu STCW.

3. Każdy oficer mechanik posiadający kwalifikacje do pracy jako drugi oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW lub większej, może pracować jako starszy oficer mechanik na statkach o mocy maszyn głównych mniejszej niż 3000 kW, pod warunkiem że jego dyplom został stosownie potwierdzony.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw szeregowym marynarzom wchodzącym w skład wachty w wachтовой siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachтовой

1. Każdy szeregowy marynarz wchodzący w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą lub wyznaczony do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej, poza szeregowymi marynarzami będącymi w trakcie szkolenia i tymi, których obowiązki mają charakter pracy niewykwalifikowanej, powinien mieć świadectwo potwierdzające kwalifikacje do sprawowania tych obowiązków.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
 - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 16 lat;
 - 2.2. ukończyć:
 - 2.2.1. zatwierdzoną służbę na statku morskim, obejmującą co najmniej sześć miesięcy szkolenia i praktyki; lub
 - 2.2.2. specjalne szkolenie bądź przed podjęciem pracy na morzu, bądź już na statku, włączając w to uznany okres służby na statku morskim nie krótszy niż 2 miesiące;

2.3. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/4 kodeksu STCW.

3. Służba pełniona na statku morskim, szkolenie i doświadczenie wymagane przez podpunkty 2.2.1 i 2.2.2 będą związane z pełnieniem wachty maszynowej i obejmą wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego oficera mechanika lub wykwalifikowanego szeregowego marynarza.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw starszym motorzystom wchodzącym w skład wachty w wachtowej siłowni okrętowej lub wyznaczonym do wykonywania obowiązków w siłowni okresowo bezwachtowej

1. Każdy starszy motorzysta pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
 - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat;
 - 2.2. spełnić wymogi uzyskania świadectwa szeregowego marynarza wchodzącego w skład wachty w maszynowniach obsadzonych załogą i wyznaczonego do wykonywania obowiązków w maszynowniach okresowo bezzałogowych;
 - 2.3. w okresie posiadania kwalifikacji do pełnienia służby w charakterze szeregowego marynarza wchodzącego w skład wachty maszynowej, odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim w dziale maszynowym przez:
 - 2.3.1. co najmniej 12 miesięcy; lub
 - 2.3.2. co najmniej 6 miesięcy i odbyć zatwierdzone szkolenie;

- 2.4. spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-III/5 kodeksu STCW.
3. Wszystkie państwa członkowskie porównają standardy kompetencji, jakich wymagały od szeregowych marynarzy w dziale maszynowym, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/5 kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określą, czy w stosunku do tego personelu istnieje wymóg podniesienia kwalifikacji.

Minimalne wymogi do wydawania dyplomów oficerom elektroautomatykom

1. Każdy oficer elektroautomatyk pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiedni dyplom.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie dyplomu powinien:
 - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat;
 - 2.2. odbyć co najmniej 12-miesięczne połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 6 miesięcy, jako część zatwierdzonego programu szkoleniowego, obejmującego szkolenie pokładowe, spełniające wymogi sekcji A-III/6 kodeksu STCW, udokumentowanego w zatwierdzonej książce praktyk morskich, lub w innym przypadku odbyć połączone szkolenie umiejętności warsztatowych oraz zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 36 miesięcy, z czego co najmniej 30 miesięcy ma stanowić służba na statku morskim w dziale maszynowym;
 - 2.3. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/6 kodeksu STCW;
 - 2.4. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-VI/1 punkt 2, sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4, sekcji A-VI/3, punkty od 1 do 4, oraz sekcji A-VI/4, punkty od 1, 2 i 3 kodeksu STCW.

3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagały od oficerów elektroautomatyków, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania dyplomu, określonymi w sekcji A-III/6 kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określa, czy w stosunku do tego personelu istnieje wymóg podniesienia kwalifikacji.
4. Bez względu na postanowienia punktów od 1, 2 i 3 państwo członkowskie może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/6.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw elektromonterom

1. Każdy elektromonter pełniący służbę na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW lub większej powinien posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa powinien:
 - 2.1. mieć ukończone przynajmniej 18 lat;
 - 2.2. ukończyć zatwierdzoną służbę na statku morskim, obejmującą co najmniej 12 miesięcy szkolenia i praktyki; lub
 - 2.3. ukończyć specjalne szkolenie, włączając w to zatwierdzony okres służby na statku morskim nie krótszy niż 6 miesięcy; lub
 - 2.4. posiadać kwalifikacje spełniające kompetencje techniczne określone w tabeli A-III/7 kodeksu STCW oraz odbyć zatwierdzony okres służby na statku morskim, nie krótszy niż 3 miesiące
 - 2.5. spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-III/7 kodeksu STCW.

3. Każde państwo członkowskie porówna standardy kompetencji, jakich wymagało od elektromonterów, dla których świadectwa wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r., ze standardami wymaganymi do wydania świadectwa, określonymi w sekcji A-III/7 kodeksu STCW oraz w miarę potrzeb określi, czy w stosunku do tego personelu istnieje wymóg podniesienia kwalifikacji.
4. Bez względu na postanowienia punktów 1,2 i 3, państwo członkowskie może uznać odpowiednio wykwalifikowaną osobę jako zdolną do wykonywania pewnych funkcji określonych w sekcji A-III/7.

ROZDZIAŁ IV

RADIOKOMUNIKACJA I RADIOOPERATORZY

Wyjaśnienie

Obowiązujące postanowienia dotyczące wachty radiowej są zawarte w regulaminie radiokomunikacyjnym oraz w konwencji SOLAS 74 ze zmianami. Postanowienia dotyczące konserwacji sprzętu radiowego zawarte są w konwencji SOLAS 74 ze zmianami oraz wytycznymi przyjętymi przez Organizację.

Prawidło IV/1

Zastosowanie

1. Z wyjątkiem postanowień punktu 2, postanowienia niniejszego rozdziału dotyczą radiooperatorów na statkach operujących w globalnym morskim systemie bezpieczeństwa i powiadamiania o niebezpieczeństwie (GMDSS), jak postanowiono w konwencji SOLAS 74 ze zmianami.
2. Radiooperatorzy na statkach, które nie muszą spełniać wymogów dotyczących GMDSS w rozdziale IV konwencji SOLAS 74, nie mają obowiązku spełniania wymogów określonych w niniejszym rozdziale. Radiooperatorzy na tych statkach mają jednak obowiązek spełnienia wymogów regulaminu radiokomunikacyjnego. Państwa członkowskie zapewnią, aby odpowiednie świadectwa określone przez regulamin radiokomunikacyjny zostały wystawione lub uznane w stosunku do tych radiooperatorów.

Minimalne wymogi do wydawania świadectw operatorom GMDSS

1. Każda osoba odpowiedzialna za wykonywanie obowiązków radiokomunikacyjnych lub wykonująca obowiązki radiokomunikacyjne na statku zobowiązanym do uczestnictwa w GMDSS, powinna mieć odpowiednie świadectwo dotyczące GMDSS, wydane lub uznane przez państwo członkowskie stosownie do postanowień regulaminu radiokomunikacyjnego.
2. Dodatkowo, każdy kandydat ubiegający się na mocy niniejszego prawidła o uzyskanie świadectwa upoważniającego do pełnienia służby na statku wyposażonym w radiostację w myśl konwencji SOLAS 74 ze zmianami powinien:
 - 2.1. mieć ukończone co najmniej 18 lat;
 - 2.2. ukończyć zatwierdzoną edukację i szkolenie i sprostać standardowi kompetencji określonego w sekcji A-IV/2 kodeksu STCW.

ROZDZIAŁ V

SPECJALNE WYMAGANIA SZKOLENIOWE

DLA ZAŁOGI NA OKREŚLONYCH TYPACH STATKÓW

Prawidło V/1-1

Wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i szeregowych marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów

1. Oficerowie i szeregowi marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi zbiornikowców do przewozu produktów naftowych lub zbiornikowców do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo podstawowego wykształcenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie postanowieniami sekcji A-VI/1 kodeksu STCW, a ponadto odbyć:
 - 2.1. co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych lub do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 kodeksu STCW; lub
 - 2.2. zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-1 punkt 1 kodeksu STCW.

3. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.
4. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu produktów naftowych powinien:
 - 4.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów;
 - 4.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
 - 4.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych; lub
 - 4.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu produktów naftowych w wymiarze nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodeksu STCW;
 - 4.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu ładunków naftowych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1 punkt 2 kodeksu STCW.

5. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku takiego zbiornikowca.
6. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu chemikaliów powinien:
 - 6.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów;
 - 6.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu produktów naftowych i do przewozu chemikaliów powinien:
 - 6.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu chemikaliów; lub
 - 6.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu chemikaliów, w nadliczbowym wymiarze, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodeksu STCW;

6.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu chemikaliów oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-1 punkt 3 kodeksu STCW.

7. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punktach 2, 4 lub 6; względnie, powinny zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

Wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i szeregowych marynarzy pełniących służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych

1. Oficerowie i szeregowi marynarze wyznaczeni do pełnienia specjalnych obowiązków i odpowiedzialności związanych z ładunkiem i urządzeniami ładunkowymi powinni posiadać świadectwo podstawowego wykształcenia w zakresie obsługi ładunku zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien ukończyć szkolenie podstawowe zgodnie postanowieniami sekcji A-VI/1 kodeksu STCW, a ponadto odbyć:
 - 2.1. co najmniej trzymiesięczną potwierdzoną służbę na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 kodeksu STCW; lub
 - 2.2. zatwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie obsługi ładunków na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-V/1-2 punkt 1 kodeksu STCW.
3. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za ładowanie, wyładowanie, opiekę nad ładunkiem podczas przewozu lub manipulowanie nim, czyszczenie zbiorników lub inne czynności związane z ładunkiem na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych powinni posiadać świadectwo zaawansowanego szkolenia w zakresie obsługi ładunku tego zbiornikowca.

4. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo zaawansowanego przeszkolenia do czynności przy ładunkach zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych powinien:
- 4.1. spełnić wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych;
 - 4.2. posiadając kwalifikacje do wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia w zakresie obsługi ładunków zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych:
 - 4.2.1. odbyć co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę morską na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych; lub
 - 4.2.2. odbyć co najmniej miesięczne zatwierdzone szkolenie na pokładzie zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych w wymiarze nadliczbowym, obejmującym co najmniej trzy operacje załadunku i trzy operacje rozładunku, co jest udokumentowane w zatwierdzonej książce praktyk morskich, przy uwzględnieniu wytycznych w sekcji B-V/1 kodeksu STCW;
 - 4.3. odbyć zatwierdzone zaawansowane szkolenie w zakresie obsługi ładunku g zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych oraz spełnić standardy kompetencji określone w sekcji A-V/1-2 punkt 2 kodeksu STCW.
5. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby świadectwa przeszkolenia były wydawane członkom załogi, którzy uzyskali kwalifikacje określone odpowiednio w punkcie 2 lub 4; względnie powinny zapewnić, aby istniejący dyplom lub świadectwo zostały należycie potwierdzone.

Obowiązkowe wymogi minimalne w zakresie wykształcenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, szeregowych marynarzy i innych członków załogi na statkach pasażerskich

1. Niniejsze prawidło dotyczy kapitanów, oficerów, szeregowych marynarzy i innych członków załogi pełniących służbę na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową. Państwa członkowskie określają zastosowanie tych wymogów do członków załogi pełniących służbę na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę krajową.
2. Przed objęciem obowiązków na statku wszystkie osoby pełniące służbę na statku pasażerskim spełniają wymogi określone w sekcji A-VI/1 punkt 1 kodeksu STCW.
3. Kapitanowie, oficerowie, szeregowi marynarze oraz inni członkowie załogi pełniący służbę na statkach pasażerskich odbywają przeszkolenie i przeszkolenie zapoznawcze wymagane w pkt 5–9 zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością.
4. Kapitanowie, oficerowie, szeregowi marynarze i inni członkowie załogi, w stosunku do których istnieje wymóg przeszkolenia zgodnie z pkt 7, 8 i 9 poniżej, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat odbywają odpowiednie przeszkolenie uaktualniające lub są zobowiązani przedstawić dowód uzyskania wymaganego standardu kompetencji w ciągu ostatnich pięciu lat.
5. Członkowie załogi pełniący służbę na statkach pasażerskich odbywają przeszkolenie zapoznawcze na wypadek sytuacji zagrożenia na statku pasażerskim zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością, jak określono w sekcji A-V/2 pkt 1 kodeksu STCW.

6. Załoga zajmująca się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich odbywa przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa, określone w sekcji A-V/2 pkt 2 kodeksu STCW.
7. Kapitanowie, oficerowie, szeregowi marynarze posiadający kwalifikacje zgodnie z rozdziałami II, III i VII niniejszego załącznika oraz pozostali członkowie załogi, wyznaczeni w rozkładzie alarmowym do pomocy pasażerom w sytuacji zagrożenia na statkach pasażerskich, odbywają przeszkolenie w kierowaniu tłumem na statku pasażerskim, jak określono w sekcji A-V/2 pkt 3 kodeksu STCW.
8. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszelkie inne osoby wyznaczone w rozkładzie alarmowym, ponoszące odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach zagrożenia na statkach pasażerskich, odbywają zatwierdzone przeszkolenie w zakresie zarządzania kryzysowego i ludzkich zachowań, jak określono w sekcji A-V/2 pkt 4 kodeksu STCW.
9. Kapitanowie, starsi oficerowie mechanicy, starsi oficerowie, drudzy oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, za ładowanie, wyładowanie i opiekę nad ładunkiem oraz zamykanie otworów kadłubowych na statkach pasażerskich ro-ro, odbywają zatwierdzone przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i statku oraz szczelności kadłuba jak określono w sekcji A-V/2 pkt 5 kodeksu STCW.
10. Państwa członkowskie zapewniają, aby dokumenty potwierdzające ukończenie szkolenia zostały wydane każdej osobie posiadającej kwalifikacje zgodnie z pkt 6–9 niniejszego prawidła.

Prawidło V/3

Obowiązkowe wymogi minimalne w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, szeregowych marynarzy i innych członków załogi na statkach objętych kodeksem IGF

1. Niniejsze prawidło dotyczy kapitanów, oficerów, szeregowych marynarzy i innych członków załogi pełniących służbę na statkach objętych kodeksem IGF.
2. Przed przejęciem obowiązków na statkach objętych kodeksem IGF marynarze odbywają przeszkolenie wymagane w pkt 4–9, zgodnie z ich stanowiskami, obowiązkami i odpowiedzialnością.
3. Przed przejęciem obowiązków na statku wszyscy marynarze pełniący służbę na statkach objętych kodeksem IGF odbywają odpowiednie przeszkolenie zapoznawcze dotyczące statku i jego wyposażenia, jak określono w art. 15 ust. 1 lit. d) niniejszej dyrektywy.
4. Marynarze, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa związane z dbaniem o paliwa, stosowaniem ich lub w sytuacji zagrożenia reagowaniem na nie na statkach objętych kodeksem IGF, posiadają świadectwo podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF.
5. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF odbywa podstawowe przeszkolenie zgodnie z przepisami sekcji A-V/3 pkt 1 kodeksu STCW.

6. Uznaje się, że marynarze, którym wyznaczono obowiązki w zakresie bezpieczeństwa związane z dbaniem o paliwa, stosowaniem ich lub reagowaniem na zagrożenia związane z paliwami na statkach objętych kodeksem IGF, którzy posiadają kwalifikacje i którym zgodnie z prawidłem V/1-2 pkt 2 i 5 lub prawidłem V/1-2 pkt 4 i 5 wydano świadectwo na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, spełniają wymogi określone w sekcji A-V/3 pkt 1 kodeksu STCW w zakresie podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF.
7. Kapitanowie, oficerowie mechanicy oraz wszyscy członkowie załogi, którzy ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za dbanie o paliwa i układy paliwowe oraz ich stosowanie na statkach objętych kodeksem IGF, posiadają świadectwo przeszkolenia wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF.
8. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo przeszkolenia wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF, będąc w posiadaniu świadectwa przeszkolenia opisanego w pkt 4:
 - 8.1. odbył zatwierdzone przeszkolenie wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-V/3 pkt 2 kodeksu STCW;
 - 8.2. odbył zatwierdzoną praktykę morską w wymiarze co najmniej jednego miesiąca, obejmującą co najmniej trzy operacje bunkrowania na statkach objętych kodeksem IGF. Dwie z trzech operacji bunkrowania mogą być zastąpione zatwierdzonym przeszkoleniem na symulatorze w zakresie operacji bunkrowania jako część przeszkolenia określonego w pkt 8.1.

9. Uznaje się, że kapitanowie, oficerowie mechanicy oraz wszystkie inne osoby, które ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność za dbanie o paliwa i stosowanie ich na statkach objętych kodeksem IGF, którzy posiadają kwalifikacje i którym wydano, według standardów kompetencji określonych w sekcji A-V/1-2 pkt 2 kodeksu STCW, świadectwo na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych, spełnili wymogi określone w sekcji A-V/3 pkt 2 kodeksu STCW w zakresie przeszkolenia wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach objętych kodeksem IGF, pod warunkiem że również:
- 9.1. spełnili wymogi określone w pkt 6;
 - 9.2. spełnili wymogi w zakresie bunkrowania określone w pkt 8.2 lub uczestniczyli w przeprowadzeniu trzech operacji ładunkowych na pokładzie zbiornikowca do przewozu gazów skroplonych;
 - 9.3. odbyli praktykę morską w wymiarze trzech miesięcy w ciągu poprzednich pięciu lat na pokładzie:
 - 9.3.1. statków objętych kodeksem IGF;
 - 9.3.2. zbiornikowców do przewozu paliwa objętych kodeksem IGF; lub
 - 9.3.3. statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

10. Państwa członkowskie zapewniają, by świadectwo przeszkolenia zostało wydane marynarzom, którzy posiadają kwalifikacje zgodnie z pkt 4 lub 7, stosownie do przypadku.
11. Marynarze, którzy posiadają świadectwa przeszkolenia zgodnie z pkt 4 lub 7, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat odbywają odpowiednie przeszkolenie uaktualniające lub są zobowiązani przedstawić dowód uzyskania wymaganego standardu kompetencji w ciągu ostatnich pięciu lat.

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów i oficerów pokładowych na statkach eksploatowanych na wodach polarnych

1. Kapitanowie, starsi oficerowie oraz oficerowie wachtowi na statkach eksploatowanych na wodach polarnych posiadają świadectwo podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych, zgodnie z wymogami kodeksu polarnego.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych odbył zatwierdzone przeszkolenie podstawowe na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-V/4 pkt 1 kodeksu STCW.
3. Kapitanowie i starsi oficerowie na statkach eksploatowanych na wodach polarnych posiadają świadectwo przeszkolenia wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych, zgodnie z wymogami kodeksu polarnego.
4. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo przeszkolenia wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych:
 - 4.1. spełnia wymogi wydania świadectwa podstawowego przeszkolenia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych;
 - 4.2. odbył zatwierdzoną praktykę morską w wymiarze co najmniej dwóch miesięcy w dziale pokładowym na poziomie zarządzania lub podczas pełnienia wachty na poziomie operacyjnym na wodach polarnych lub inną równoważną zatwierdzoną praktykę morską;

- 4.3. odbył zatwierdzone przeszkolenie wyższego stopnia na potrzeby służby na statkach eksploatowanych na wodach polarnych oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-V/4 pkt 2 kodeksu STCW.
5. Państwa członkowskie zapewniają, by świadectwo przeszkolenia zostało wydane marynarzom, którzy posiadają kwalifikacje zgodnie z pkt 2 lub 4, stosownie do przypadku.

ROZDZIAŁ VI

FUNKCJE ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM ZAWODOWYM, OCHRONĄ, OPIEKĄ MEDYCZNĄ ORAZ RATOWNICTWEM

Prawidło VI/1

Wymogi minimalne dotyczące szkolenia zapoznawczego, szkolenia podstawowego i instruktażu dla wszystkich członków załogi w zakresie bezpieczeństwa

1. Członkowie załóg powinni odbyć szkolenie zapoznawcze, podstawowe lub instruktaż zgodnie z sekcją A-VI/1 kodeksu STCW oraz spełnić zawarte w nich standardy kompetencji.
2. W przypadku gdy szkolenie podstawowe nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania dyplomu lub świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie z zakresu szkolenia podstawowego.

Wymogi minimalne do wydawania świadectw przeszkolenia w zakresie jednostek ratunkowych, łodzi ratowniczych i szybkich łodzi ratowniczych

1. Każdy kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze powinien:
 - 1.1. mieć ukończone 18 lat;
 - 1.2. odbyć potwierdzoną służbę na statku morskim nie krótszą niż 12 miesięcy lub ukończyć zatwierdzony kurs szkoleniowy oraz odbyć zatwierdzoną co najmniej 6-miesięczną służbę na statku morskim;
 - 1.3. spełniać standardy kompetencji dla osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych, wyszczególnione w sekcji A-VI/2 punkty od 1 do 4 kodeksu STCW.
2. Każdy kandydat ubiegający się o świadectwo ratownika na szybkich jednostkach ratowniczych powinien:
 - 2.1. posiadać świadectwo kwalifikacyjne ratownika na jednostkach ratunkowych i łodziach ratowniczych innych niż szybkie łodzie ratownicze;
 - 2.2. odbyć odpowiedni kurs szkoleniowy;
 - 2.3. spełniać standardy kompetencji wymagane do uzyskania świadectwa starszego ratownika określone w sekcji A-VI/2 punkty od 7 do 10 kodeksu STCW.

Wymogi minimalne w zakresie szkolenia przeciwpożarowego stopnia wyższego

1. Członkowie załogi, wyznaczeni do kierowania akcjami gaszenia pożarów, powinni ukończyć szkolenie stopnia wyższego dotyczące technik gaszenia pożarów ze szczególnym podkreśleniem roli organizacji, taktyki i dowodzenia, według postanowień zawartych w sekcji A-VI/3, punkty od 1 do 4 kodeksu STCW, a także spełnić standardy kompetencji w niej zawarte.
2. W przypadku gdy szkolenie przeciwpożarowe stopnia wyższego nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w przeciwpożarowym kursie szkoleniowym stopnia wyższego.

Wymogi minimalne w zakresie pierwszej pomocy medycznej i sprawowania opieki medycznej

1. Członkowie załogi, wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej na statku, powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej określonej w sekcji A-VI/4 punkty 1, 2 oraz 3 kodeksu STCW.
2. Marynarze wyznaczeni do kierowania opieką medyczną na statku powinni spełniać wymagania kwalifikacyjne w zakresie opieki medycznej, określone w sekcji A-VI/4 punkty 4, 5 oraz 6 kodeksu STCW.
3. W przypadku gdy szkolenie z pierwszej pomocy lub opieki medycznej nie zostało ujęte w zakresie kwalifikacji wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym z pierwszej pomocy medycznej lub sprawowania opieki medycznej.

Wymogi minimalne w zakresie wydawania świadectw przeszkolenia dla oficerów ochrony statku

1. Każdy kandydat ubiegający się o wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony statku powinien:
 - 1.1. odbyć zatwierdzoną służbę na statku morskim przez okres co najmniej 12 miesięcy lub odbyć stosowną służbę na statku morskim i posiadać wiedzę na temat funkcjonowania statku;
 - 1.2. spełnić standardy kompetencji dla wydania dyplomu oficera ochrony statku, określone w sekcji A-VI/5 punkty od 1 do 4 kodeksu STCW.
2. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby każda osoba uznana za odpowiednio wykwalifikowaną stosownie do postanowień niniejszego prawidła otrzymała dyplom.

Wymogi minimalne w zakresie instruktażu i szkolenia dotyczącego ochrony statku dla wszystkich członków załogi

1. Członkowie załogi powinni odbyć szkolenie lub instruktaż obejmujący zapoznanie i świadomość zagadnień związanych z ochroną, względnie instruktaż określony w sekcji A-VI/6 punkty od 1 do 4 kodeksu STCW oraz spełniać określony tam standard kompetencji.
2. W przypadku gdy świadomość zagadnień związanych z ochroną nie została ujęta w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w zakresie zagadnień związanych z ochroną.

Członkowie załogi z wyznaczonymi obowiązkami w zakresie ochrony

3. Członkowie załogi, którym wyznaczono obowiązki w zakresie ochrony powinni spełnić standard kompetencji określony w sekcji A-VI/6 punkty od 6, 7 i 8 kodeksu STCW.
4. W przypadku gdy szkolenie z wykonywania wyznaczonych obowiązków w zakresie ochrony nie zostało ujęte w kwalifikacjach wymaganych do wydania świadectwa, należy wydać świadectwo przeszkolenia z zaznaczeniem, że jego posiadacz uczestniczył w szkoleniu w dotyczącym wyznaczonych obowiązków związanych z ochroną.

ROZDZIAŁ VII

DYPLOMY ALTERNATYWNE

Prawidło VII/1

Wydawanie dyplomów alternatywnych

1. Bez względu na wymagania do uzyskania dyplomów, ujętych w rozdziałach II oraz III niniejszego załącznika, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o wydawaniu lub zatwierdzeniu wydawania dyplomów innych niż te, które są określone w prawidłach tych rozdziałów, pod warunkiem że:
 - 1.1. poziomy odpowiedzialności oraz związane z nimi funkcje, które mają być wyszczególnione w dyplomach alternatywnych i ich potwierdzeniach, są identyczne jak te, które wymienia się w sekcjach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 oraz A-IV/2 kodeksu STCW;
 - 1.2. kandydaci uzyskali odpowiednie wykształcenie i przeszkolenie oraz spełniają standardy kompetencji, zalecane w stosownych sekcjach kodeksu STCW oraz wyszczególnione w sekcji A-VII/1 tego kodeksu, odnoszące się do funkcji i zakresu obowiązków określonych w dyplomie oraz w jego potwierdzeniu;

- 1.3. kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego odbyli służbę na statku morskim, odpowiednią do wykonywanych funkcji i zakresu obowiązków określonych w tym dyplomie. Minimalny okres wymaganej służby na statku morskim musi odpowiadać postanowieniom zawartym w rozdziale II i III niniejszego Załącznika. Jednakże minimalny okres wymaganej służby na statku morskim nie może być krótszy od określonego w sekcji A-VII/2 kodeksu STCW;
 - 1.4. kandydaci ubiegający się o wydanie dyplomu alternatywnego, którzy zgodnie z jego treścią mają wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym, powinni spełniać stosowne wymagania zawarte w przepisach rozdziału IV, dotyczące wyznaczonych obowiązków radiokomunikacyjnych zgodnie z regulaminem radiokomunikacyjnym;
 - 1.5. dyplomy są wydawane zgodnie z wymaganiami art. 4 i postanowieniami zawartymi w rozdziale VII kodeksu STCW.
2. Żaden dyplom przewidziany w niniejszym rozdziale nie zostanie wydany, o ile państwo członkowskie nie przekaze Komisji stosownej informacji, zgodnie z konwencją STCW.

Prawidło VII/2

Wydawanie dyplomów członkom załóg

Każdy członek załogi wykonujący jakąkolwiek funkcję lub szereg funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 lub A-II/5 rozdziału II lub w tabelach A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 lub A-III/5 rozdziału III lub A-IV/2 rozdziału IV kodeksu STCW powinien posiadać odpowiedni dyplom lub odpowiednie świadectwo przeszkolenia, w zależności od wymogów.

Zasady regulujące wydawanie dyplomów alternatywnych

1. Każde państwo członkowskie, które zadecyduje o wydawaniu lub o zatwierdzaniu wydawania alternatywnych dyplomów, zapewni przestrzeganie następujących zasad:
 - 1.1. żaden alternatywny system wydawania dyplomów nie zostanie wdrożony, jeśli nie zapewni wysokiego poziomu bezpieczeństwa na morzu i nie będzie oddziaływał zapobiegawczo na zanieczyszczenie środowiska w co najmniej równym stopniu co system opisany w innych rozdziałach;
 - 1.2. wszelkie normy umożliwiające wydawanie dyplomów zgodnie z niniejszym rozdziałem stworzą możliwość wymienialności dyplomów z tymi, które zostały wydane zgodnie z innymi rozdziałami.
2. Zasada wymienialności zawarta w pkt 1 zapewni, że:
 - 2.1. członkowie załóg, którym wydano dyplomy na podstawie postanowień rozdziałów II i/lub III, oraz członkowie załóg, którym wydano dyplom na podstawie postanowień rozdziału VII, są zdolni do pełnienia służby na statkach z tradycyjnymi lub innymi formami organizacji;
 - 2.2. członkowie załóg nie są szkoleni pod kątem szczególnej organizacji pracy statku w taki sposób, który zmniejszałby możliwość wykorzystania ich umiejętności gdzie indziej.

3. Wydając jakikolwiek dyplom na podstawie niniejszego rozdziału, należy wziąć pod uwagę następujące zasady:
- 3.1. wydanie alternatywnego dyplomu nie będzie służyć samo w sobie do:
- 3.1.1. zredukowania liczby członków załogi na statku;
- 3.1.2. obniżenia kwalifikacji zawodowych lub niewykorzystania w pełni umiejętności członków załogi; lub
- 3.1.3. uzasadnienia przydziału łączonych obowiązków wachtowego oficera pokładowego i mechanika jednemu posiadaczowi dyplomu podczas dowolnej wachty;
- 3.2. osoba dowodząca powinna zostać mianowana kapitanem; ponadto wdrożenie jakichkolwiek ustaleń dotyczących wydawania dyplomów alternatywnych nie powinno niekorzystnie wpłynąć na prawną pozycję oraz władzę kapitana i innych członków załogi.
4. Zasady zawarte w pkt 1 i 2 niniejszego prawidła zapewnią utrzymanie kwalifikacji zarówno oficerów pokładowych, jak i oficerów mechaników.
-

ZAŁĄCZNIK II

KRYTERIA UZNAWANIA PAŃSTW TRZECICH,
KTÓRYCH ORGANY WYDAŁY ŚWIADECTWO
LUB Z UPOWAŻNIENIA KTÓRYCH TAKIE ŚWIADECTWO,
OKREŚLONE W ART. 20 UST. 2, ZOSTAŁO WYDANE

1. Państwo trzecie musi być stroną konwencji STCW.
2. Komitet ds. Bezpieczeństwa na Morzu musi stwierdzić, że państwo trzecie w pełni wprowadziło w życie przepisy konwencji STCW.
3. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, z ewentualnym udziałem zainteresowanego państwa członkowskiego, potwierdziła poprzez ocenę tej strony konwencji STCW, która to ocena może obejmować inspekcję infrastruktury i analizę procedur, że spełnione są wymogi konwencji STCW dotyczące standardów kompetencji, szkolenia, wydawania świadectw oraz norm jakości.

4. Państwo członkowskie musi być w trakcie uzgadniania z zainteresowanym państwem trzecim, że zobowiązuje się ono do bezzwłocznego powiadamiania o wszelkich znaczących zmianach w uzgodnieniach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw przewidzianych zgodnie z konwencją STCW.
 5. Państwo członkowskie wprowadziło środki w celu zapewnienia, by marynarze ubiegający się o uznanie świadectw dotyczących funkcji na poziomie zarządzania posiadali odpowiedni zakres wiedzy na temat ustawodawstwa morskiego państwa członkowskiego odnoszącego się do funkcji, do których pełnienia zostali dopuszczeni.
 6. Jeśli państwo członkowskie zamierza uzupełnić analizę przestrzegania warunków przez państwo trzecie o ocenę niektórych morskich ośrodków szkoleniowych, postępuje ono zgodnie z przepisami sekcji A-I/6 kodeksu STCW.
-

ZAŁĄCZNIK III

RODZAJ INFORMACJI PRZEKAZYWANYCH KOMISJI DO CELÓW STATYSTYCZNYCH

1. W przypadku odesłania do niniejszego załącznika przekazuje się następujące informacje określone w sekcji A-I/2 punkt 9 kodeksu STCW dla wszystkich dyplomów lub potwierdzeń ich wydania, i dla wszystkich potwierdzeń uznania dyplomów wydanych przez inne państwa; w przypadku oznaczenia (*) przekazanie to następuje w formie zanonimizowanej zgodnie z art. 27 ust. 3 niniejszej dyrektywy:

Dyplomy/potwierdzenia ich wydania:

- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (*),
- imię i nazwisko marynarza (*),
- data urodzenia marynarza,
- obywatelstwo marynarza,
- płeć marynarza,
- numer potwierdzonego dyplomu (*),
- numer potwierdzenia wydania (*),
- charakter uprawnień,
- data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,

- data ważności,
- status świadectwa,
- ograniczenia.

Potwierdzenia uznania dyplomów wydanych przez inne państwa:

- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (*),
- imię i nazwisko marynarza (*),
- data urodzenia marynarza,
- obywatelstwo marynarza,
- płeć marynarza,
- państwo wydające oryginalny dyplom,
- oryginalny numer dyplomu (*),
- numer potwierdzenia uznania dyplomu wydanego przez inne państwo (*),
- charakter uprawnień,
- data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,
- data ważności,

- status potwierdzenia,
- ograniczenia.

2. Na zasadzie dobrowolności państwa członkowskie mogą przekazywać informacje dotyczące świadectw przeszkolenia wydanych szeregowym marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, takie jak:

- niepowtarzalny identyfikator marynarza, jeżeli jest dostępny (*),
 - imię i nazwisko marynarza (*),
 - data urodzenia marynarza,
 - obywatelstwo marynarza,
 - płeć marynarza,
 - numer świadectwa przeszkolenia (*),
 - charakter uprawnień,
 - data wydania lub data ostatniego przedłużenia ważności dokumentu,
 - data ważności,
 - status świadectwa przeszkolenia.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Część A

Uchylona dyrektywa wraz z jej kolejnymi zmianami
(o których mowa w art. 34)

Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu
Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady
2012/35/UE
(Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 78)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady wyłącznie art. 1 i załącznik
(UE) 2019/1159
(Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 94)

Część B

Terminy transpozycji do prawa krajowego (o których mowa w art. 34)

Dyrektywa	Data transpozycji
2012/35/UE	4 lipca 2014, z wyjątkiem art. 1 pkt 5 4 stycznia 2015 w odniesieniu do art. 1 pkt 5
(UE) 2019/1159	2 sierpnia 2021

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2008/106/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1, wyrażenie wprowadzające	art. 2, wyrażenie wprowadzające
art. 1 pkt 1–26	art. 2 pkt 1–26
art. 1 pkt 28	art. 2 pkt 27
art. 1 pkt 29	art. 2 pkt 28
art. 1 pkt 30	art. 2 pkt 29
art. 1 pkt 31	art. 2 pkt 30
art. 1 pkt 32	art. 2 pkt 31
art. 1 pkt 33	art. 2 pkt 32
art. 1 pkt 34	art. 2 pkt 33
art. 1 pkt 35	art. 2 pkt 34
art. 1 pkt 36	art. pkt 35
art. 1 pkt 37	art. 2 pkt 36
art. 1 pkt 38	art. 2 pkt 37
art. 1 pkt 39	art. 2 pkt 38
art. 1 pkt 40	art. 2 pkt 39
art. 1 pkt 41	art. 2 pkt 40
art. 1 pkt 42	art. 2 pkt 41
art. 1 pkt 43	art. 2 pkt 42
art. 1 pkt 44	art. 2 pkt 43
art. 1 pkt 45	art. 2 pkt 44
art. 1 pkt 46	art. 2 pkt 45
art. 2 i 3	art. 1 i 3

Dyrektywa 2008/106/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 5 ust. 1, 2 i 3	art. 4 ust. 1, 2 i 3
art. 5 ust. 3 lit. a)	art. 4 ust. 4
art. 5 ust. 4	art. 4 ust. 5
art. 5 ust. 5	art. 4 ust. 6
art. 5 ust. 6	art. 4 ust. 7
art. 5 ust. 7	art. 4 ust. 8
art. 5 ust. 8	art. 4 ust. 9
art. 5 ust. 9	art. 4 ust. 10
art. 5 ust. 10	art. 4 ust. 11
art. 5 ust. 11	art. 4 ust. 12
art. 5 ust. 12	art. 4 ust. 13
art. 5 ust. 13	art. 4 ust. 14
art. 5a	art. 5
art. 5b	art. 6
art. 6	art. 7
art. 7 ust. 1	art. 8 ust. 1
art. 7 ust. 1 lit. a)	art. 8 ust. 2
art. 7 ust. 2	art. 8 ust. 3
art. 7 ust. 3	art. 8 ust. 4
art. 7 ust. 3 lit. a)	art. 8 ust. 5
art. 7 ust. 3 lit. b)	art. 8 ust. 6
art. 7 ust. 4	art. 8 ust. 7
art. 8	art. 9
art. 9	art. 10
art. 10	art. 11
art. 11	art. 12

Dyrektywa 2008/106/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 12 ust. 1	art. 13 ust. 1
art. 12 ust. 2	art. 13 ust. 2
art. 12 ust. 2 lit. a)	art. 13 ust. 3
art. 12 ust. 2 lit. b)	art. 13 ust. 4
art. 12 ust. 3	art. 13 ust. 5
art. 12 ust. 3 lit. a)	art. 13 ust. 6
art. 12 ust. 4	art. 13 ust. 7
art. 12 ust. 5	art. 13 ust. 8
art. 13	art. 14
art. 14	art. 15
art. 15	art. 16
art. 16	art. 17
art. 17	art. 18
art. 18	art. 19
art. 19	art. 20
art. 20	art. 21
art. 21	art. 22
art. 22	art. 23
art. 23	art. 24
art. 24	art. 25
art. 25	art. 26
art. 25a	art. 27
art. 26	art. 28
art. 27	art. 29
art. 27a	art. 30
art. 28 ust. 1	art. 31 ust. 1

Dyrektywa 2008/106/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 28 ust. 2, zdanie pierwsze	art. 31 ust. 2, akapit pierwszy
art. 28 ust. 2, zdanie drugie	art. 31 ust. 2, akapit drugi
art. 29	art. 32
art. 30	—
art. 31	art. 33
art. 32	art. 34
—	art. 35
art. 34	art. 36
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
załącznik III	załącznik IV
załącznik IV	załącznik V
załącznik V	załącznik III