

Bruksela, 20 listopada 2020 r.
(OR. en)

13189/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0329 (COD)

CODIF 20
CODEC 1187
MAR 150
OMI 49
MI 509
SOC 739

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	18 listopada 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 739 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (tekst jednolity)

Delegacje otrzymują w załączeniu wniosek Komisji w sprawie ujednolicenia przedmiotowego dokumentu, o którym mowa w temacie COM(2020) 739 final - 2020/0329 (COD) i załączniki 1 - 5).

Delegacje są proszone o przesłanie uwag dotyczących wniosku ujednolicającego do piątku, 18 grudnia 2020 r. na oba adresy:

Codification@consilium.europa.eu **ORAZ** sj-codification@ec.europa.eu

Przypomina się delegacjom o praktycznym przewodniku dotyczącym ujednolicania (dok. 14722/14 + COR1).

Załącznik: COM(2020) 739 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.11.2020 r.
COM(2020) 739 final

2020/0329 (COD)

Wniosek

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. W kontekście społeczeństwa obywatelskiego w Europie Komisja przywiązuje wielką wagę do uproszczenia i uporządkowania prawa Unii, tak aby stało się ono bardziej przejrzyste i dostępne dla obywateli, otwierając im w ten sposób nowe możliwości korzystania z przysługujących im konkretnych uprawnień.

Ten cel nie może zostać osiągnięty tak długo, jak liczne przepisy, które były wielokrotnie zmieniane, często zasadniczo, pozostają rozproszone, tak iż trzeba ich szukać częściowo w oryginalnym akcie, a częściowo w późniejszych aktach zmieniających. Wymaga to pracochłonnego porównywania wielu różnych aktów w celu ustalenia obowiązujących norm prawnych.

Z tego powodu ujednolicenie przepisów często zmienianych jest potrzebne, aby prawo stało się jasne i zrozumiałe.

2. W dniu 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła¹ zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty były ujednolicane nie później niż po 10 zmianach, podkreślając, że jest to wymagane minimum i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednolicać teksty, za które są odpowiedzialne, tak aby przepisy tych aktów były jasne i łatwo zrozumiałe.

3. Konkluzje Prezydencji Rady Europejskiej w Edynburgu (grudzień 1992 r.) potwierdziły to stanowisko², podkreślając wagę ujednolicania, które daje pewność co do prawa stosowanego wobec danej materii w danym czasie.

Ujednolicanie musi być podejmowane w pełnej zgodności z normalną procedurą przyjmowania aktów Unii.

Zważywszy, że żadne zmiany co do treści nie mogą być wprowadzane do ujednolicanych aktów, Parlament Europejski, Rada i Komisja uzgodniły, w drodze porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 20 grudnia 1994 r., możliwość stosowania przyspieszonej procedury dla szybkiego przyjmowania takich aktów.

4. Celem niniejszego wniosku jest ujednolicenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy³. Nowa dyrektywa zastąpi włączone do niej akty⁴; niniejszy wniosek całkowicie zachowuje treść ujednolicanych aktów, zbiera je więc jedynie razem, dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie wynikają z samego zadania ujednolicenia.

5. Wniosek w sprawie ujednolicenia został sporządzony na podstawie wstępnej konsolidacji, w 24 językach urzędowych, dyrektywy 2008/106/WE i aktów je zmieniających, przygotowanej przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej za pomocą systemu przetwarzania danych. Tam, gdzie artykułom nadano nowe numery, korelacja pomiędzy starą i nową numeracją została określona w tabeli zawartej w załączniku V do ujednoliconej dyrektywy.

¹ COM(87) 868 PV.

² Zob. załącznik 3 do części A konkluzji.

³ Włączone do programu legislacyjnego na 2020 r.

⁴ Zob. część A załącznika IV do niniejszego wniosku.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (tekst jednolity)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat $\boxtimes$ o funkcjonowaniu Unii Europejskiej $\boxtimes$, w szczególności jego art. $\boxtimes$ 100 ust. 2 $\boxtimes$,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓ 2008/106/WE motyw 1
(dostosowany)

- (1) Dyrektywa $\boxtimes$ 2008/106/WE $\boxtimes$ Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ została kilkakrotnie znacząco zmieniona⁸. W celu zapewnienia jasności i zrozumiałości należy tę dyrektywę ujednolicić.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 1

- (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.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

⁸ Zob. załącznik IV część A.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 2
(dostosowany)

- ~~(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.
-

↓ (UE) 2019/1159 motyw 3
(dostosowany)

- ~~(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.
-

↓ 2012/35/UE motyw 13

- (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.
-

↓ 2008/106/WE motyw 8
(dostosowany)

- (6) Państwa członkowskie mogą określić ☒ wyższe ☒ standardy ☒ niż ☒ minimalne standardy określone w konwencji STCW i ☒ w ☒niniejszej dyrektywie.
-

↓ 2008/106/WE motyw 9
(dostosowany)

- (7) Prawidła konwencji STCW załączone do niniejszej dyrektywy powinny zostać uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A ☒ Kodeksu ☒ dotyczącego wyszkolenia członków załóg, wydawania dyplomów oraz pełnienia wacht (☒ kodeksu ☒ 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.
-

↓ (UE) 2019/1159 motyw 5

- (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.

↓ 2012/35/UE motyw 5

- (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.

↓ 2008/106/WE motyw 11
(dostosowany)

- (10) Państwa członkowskie powinny przewidzieć i egzekwować szczególne środki w celu zapobiegania oszustwom związanym z ☒ dyplomami i świadectwami przeszkoleń ☒ 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.

↓ 2012/35/UE motyw 6

- (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.⁹ oraz powiązanych z nim środków przyjętych przez państwa członkowskie.

↓ 2008/106/WE motyw 10

- (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/WE¹⁰.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

↓ 2012/35/UE motyw 7
(dostosowany)

- (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.
-

↓ 2008/106/WE motyw 12
(dostosowany)

- (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 ☒.
-

↓ 2008/106/WE motyw 13

- (15) Personel na pokładzie statków pasażerskich wyznaczony do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia powinien być w stanie porozumiewać się z pasażerami.
-

↓ 2008/106/WE motyw 14

- (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 marynarzami, obejmująca wymogi przewidziane w niniejszej dyrektywie.
-

↓ 2008/106/WE motyw 15
(dostosowany)

- (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.

↓ 2008/106/WE motyw 16

- (18) W interesie bezpieczeństwa na morzu państwa członkowskie powinny uznawać kwalifikacje dowodzące wymaganego poziomu wyszkolenia 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.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 6
(dostosowany)

- (19) ☒ Niniejsza ☒ dyrektywa zawiera scentralizowany system uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa trzecie. W celu ☒ wydajnego ☒ wykorzystania dostępnych zasobów ludzkich i finansowych podstawą procedury uznawaniapaństw 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).

↓ (UE) 2019/1159 motyw 8

- (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.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 9
(dostosowany)

- (21) W celu ☒ zapewnienia ☒ efektywności scentralizowanego systemu uznawania ☒ świadectw marynarzy wydanych przez ☒ państwa trzecie, ponowną ocenę państw trzecich, z których niewiele 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.

↓ 2008/106/WE motyw 17

- (22) W odpowiednich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje instytutów morskich oraz programów i kursów szkoleniowych. Należy zatem określić kryteria takich inspekcji.

↓ 2008/106/WE motyw 19

- (23) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ powinna pomagać Komisji w sprawdzaniu, czy państwa członkowskie spełniają wymagania określone w niniejszej dyrektywie.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 10
(dostosowany)

- (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.

↓ 2008/106/WE motyw 20
(dostosowany)

- (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, ☒ że ☒ jednostki pod banderą państwa trzeciego nie są traktowane ☒ w sposób bardziej uprzywilejowany ☒.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 13
(dostosowany)

- (26) Przepisy dotyczące uznawania kwalifikacji zawodowych zawarte w dyrektywie 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹² nie ☒ miały ☒

¹¹ 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).

¹² 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).

zastosowania do uznawania świadectw marynarzy na podstawie dyrektywy 2008/106/WE. Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³ 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.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 14
(dostosowany)

- (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/WE¹⁴ 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 prawidłami V/1-1 i V/1-2 konwencji STCW.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 11
(dostosowany)

- (28) 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 wyszkolenia 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

¹³ 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).

¹⁴ 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).

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 prawa¹⁵. 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.

↓ (UE) 2019/1159 motyw 12
(dostosowany)

- (29) 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 182/2011¹⁶.

↓ 2012/35/UE motyw 21

- (30) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest dostosowanie obecnych 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.

↓ 2008/106/WE motyw 26

- (31) 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,

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy ☒ stosuje się następujące definicje ☒:

- 1) „kapitan” oznacza osobę dowodzącą statkiem;

¹⁵ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

¹⁶ 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).

- 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) „mechanik” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdział III;
- 6) „starszy mechanik” oznacza najwyższego rangą oficera mechanika odpowiedzialnego za urządzenia napędowe oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku;
- 7) „drugi mechanik” oznacza oficera niższego rangą jedynie od starszego mechanika, na którego przechodzi odpowiedzialność za napęd oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku w przypadku niedyspozycji starszego mechanika;
- 8) „pomocniczy mechanik” oznacza osobę szkolącą się na mechanika i wyznaczoną jako taki na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych;
- 9) „operator radiowy” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez właściwe organy na podstawie przepisów Regulaminu Radiokomunikacyjnego;
- 10) „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) „siła napędowa” 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 ropy” oznacza statek zbudowany i używany do masowego przewozu ropy naftowej oraz produktów naftowych luzem;
- 16) „chemikaliowiec” 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) „gazowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakiegokolwiek gazu płynnego lub innych produktów, które zostały

wyszczególnione w międzynarodowym kodeksie o przewoźnikach gazu, w aktualnym brzmieniu;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 1 lit. a)
(dostosowany)

- 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;

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

- 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 prawidła I/15 konwencji oraz włączając, w stosownych przypadkach, mające zastosowanie postanowienia ☒ kodeksu ☒ STCW; wszystkie te przepisy stosuje się w ich aktualnym brzmieniu;
- 22) „obowiązki w zakresie radiokomunikacji” obejmują, w stosownych przypadkach, wachtowanie oraz techniczną konserwację i naprawy sprzętu wykonywane zgodnie z aktualnym brzmieniem Regulaminu Radiokomunikacyjnego (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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 1 lit. b)
(dostosowany)

- 24) „☒ kodeks ☒ STCW” oznacza ☒ kodeks w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht ☒, przyjęty rezolucją nr 2 konferencji stron konwencji STCW w 1995 r., w jego aktualnej wersji;

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

- 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

zgode na przejęcie wszelkich obowiązków i zobowiązań nałożonych na przedsiębiorstwo żeglugowe przez niniejszą dyrektywę;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 1 lit. d)

- 27) „praktyka morska” oznacza służbę na pokładzie statku zaliczaną w związku z wydaniem lub przedłużeniem ważności dyplomu, świadectwa przeszkolenia lub innych kwalifikacji;

↓ 2008/106/WE

- 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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 1 lit. e)
(dostosowany)

- 31) „operator radiowy 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 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 SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, oraz w kodeksie ISPS;
- 35) „dyplom” oznacza świadectwo dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych 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 w dziale pokładowym” oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału II załącznika I;
- 40) „starszy motorzysta” oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;
- 41) „elektromonter” oznacza marynarza posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami rozdziału III załącznika I;

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 1
(dostosowany)

- 42) „przyjmujące państwo członkowskie” oznacza państwo członkowskie, ☒ gdzie ☒ 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 prawidłach XIV/1.2, XIV/1.3 i XIV/1.4 konwencji SOLAS 74.

↓ 2008/106/WE

Artykuł 2

Zakres stosowania

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 2
lit. a)

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do marynarzy określonych w niniejszej dyrektywie, pełniących służbę na pokładzie statków morskich pływających pod banderą państwa członkowskiego z wyjątkiem:

↓ 2008/106/WE

- 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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 2
lit. b)

2. Art. 6 ma zastosowanie do marynarzy, którzy posiadają świadectwo wydane przez państwo członkowskie, niezależnie od ich narodowości.

↓ 2008/106/WE

Artykuł 3

Szkolenie i wydawanie świadectw

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 2

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

↓ 2008/106/WE

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.

↓ 2008/106/WE

Artykuł 4

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. a)

Dyplomy, świadectwa przeszkolenia i potwierdzenia

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. b)

1. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia jedynie kandydatom spełniającym wymogi niniejszego artykułu.

↓ 2008/106/WE

2. Świadectwa dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych podlegają potwierdzeniu przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. c)

3. Dyplomy i świadectwa przeszkolenia wydaje się zgodnie z prawidłem I/2 ust. 3 załącznika do konwencji STCW.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. d)

4. Dyplomy są wydawane tylko przez państwa członkowskie po przeprowadzeniu weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających i zgodnie z przepisami określonymi w niniejszym artykule.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

5. W odniesieniu do operatorów radiowych 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. e)

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. f)
(dostosowany)

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 przepisami 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.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 3
lit. a)

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 4 lit. g)
(dostosowany)

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, 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 żegludowym 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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 3
lit. b) (dostosowany)

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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 4
(dostosowany)

Artykuł 5

Informacje udostępniane Komisji

Do celów ☒ artykułów ☒ 21 ust. 8 i 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 marynarzom zgodnie z rozdziałami II, III i VII załącznika do konwencji STCW, takie jak informacje określone w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 5
(dostosowany)

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 prawidłami 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 prawidłem 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. Nie naruszając 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. Nie naruszając 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.

↓ 2008/106/WE

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 właściwych władz lub organu, wyznaczonych 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 pływanie 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 pływanie 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 6 lit. a)
(dostosowany)

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.

↓ 2008/106/WE

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 pływa, 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 6 lit. b)
(dostosowany)

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.

↓ 2008/106/WE

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

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 7

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.

↓ 2008/106/WE

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.

Sankcje lub środki dyscyplinarne

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 8 lit. a)

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.

↓ 2008/106/WE

→₁ 2012/35/UE art. 1 pkt 8 lit. b)

3. →₁ 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.

Normy jakości

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, by:

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 9 lit. a)
(dostosowany)

- 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;

↓ 2008/106/WE

- 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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 9 lit. b)
(dostosowany)

- 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.
-

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 9 lit. c)
(dostosowany)

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.
-

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 10
(dostosowany)

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.

↓ 2008/106/WE

Artykuł 13

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 11 lit. a)

Przedłużenie ważności dyplomów i świadectw przeszkolenia

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 6
lit. a) (dostosowany)

1. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy będący w posiadaniu dyplomu lub świadectwa wydanego lub uznanego na podstawie któregośkolwiek rozdziału załącznika I innego niż prawidło 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.
-

↓ 2008/106/WE

2. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy, 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 11 lit. b)
(dostosowany)

3. Na potrzeby dalszej praktyki morskiej na pokładzie zbiornikowców, każdy kapitan ☒ lub ☒ 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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 6
lit. b) (dostosowany)

4. Każdy kapitan lub 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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 6
lit. c) (dostosowany)

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, w stosunku do osób posiadających takie dyplomy lub świadectwa przeszkolenia, wymóg odbycia odpowiedniego szkolenia przypominającego lub uaktualniającego lub poddania się odpowiedniej ocenie.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 6
lit. d) (dostosowany)

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 wymóg podniesienia kwalifikacji przez te osoby.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 11 lit. d)

8. W celu zaktualizowania wiedzy kapitanów, oficerów i operatorów radiowych 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.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

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 przepisami niniejszej dyrektywy oraz warunkami określonymi przez państwo członkowskie;
- b) jego statki były obsadzane załogą zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami państwa członkowskiego dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogą;
- c) dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na jej 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 ich 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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 13 lit. a)

- f) marynarze zatrudnieni na każdym z ich statków odbyli szkolenia przypominające i uaktualniające zgodnie z wymogami konwencji STCW;
- g) na pokładzie ich statków istniała zawsze skuteczna komunikacja ustna zgodnie z rozdziałem V, правило 14 ust. 3 i 4 SOLAS 74 z późniejszymi zmianami.

↓ 2008/106/WE

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 13 lit. b)
(dostosowany)

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 14
(dostosowany)

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 przepisami określonymi w niniejszym artykule.

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 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 marynarzy.

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-godzinny, 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.

↓ 2008/106/WE

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 operator radiowy, 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 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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 15

- c) wydają dyplomy lub świadectwa, o których mowa w art. 4;

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

- 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 posiadały 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 lądzie – 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 instruktażu oraz metod i praktyki w zakresie oceny, jak również są zgodne z mającymi zastosowanie wymogami lit. d), e) i f) ☒ tego 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 posiadał on 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 przewożących ropę, chemikaliowców oraz zbiornikowców przewożących gaz płynny, pływających pod banderą państwa członkowskiego, kapitan, oficerowie oraz 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. Porozumiewanie się przebiega zgodnie z rozdziałem V prawa 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

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 16 lit. a)

Uznawanie dyplomów i świadectw przeszkolenia

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 16 lit. b)
(dostosowany)

1. Marynarze nieposiadający dyplomów wydanych przez państwa członkowskie lub świadectw przeszkolenia wydanych przez państwa członkowskie kapitanom i oficerom zgodnie z prawidłami 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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 7
(dostosowany)

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.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

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 ☒ określonych ☐ w 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 operatora radiowego, 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.

Dowód w formie dokumentu potwierdzający złożenie wniosku o zatwierdzenie przez właściwy organ ☒ ma być przechowywany w celu udostępnienia ☒.

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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 17

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.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

7. Potwierdzenia uznania świadectw, wydane zgodnie z art. 4 ust. 7 przed datą podjęcia decyzji o wycofaniu uznania państwa trzeciego, pozostają ważne. ☒ Jednakże ☒ marynarze posiadający takie potwierdzenia nie mogą żądać potwierdzenia uznającego wyższe kwalifikacje, o ile nie wynikają one wyłącznie z uzyskania dodatkowej praktyki morskiej.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 8
(dostosowany)

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.

↓ 2008/106/WE

Artykuł 22

Ponowna ocena

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 9

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 przepisami 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.

↓ 2008/106/WE

3. Komisja przekazuje państwom członkowskim sprawozdanie z wynikami oceny.

Artykuł 23

Kontrola państwa portu

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 18

1. Niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa, każdy statek, z wyjątkiem rodzajów statków wyłączonych na podstawie art. 2, 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.

↓ 2008/106/WE

2. Przeprowadzając kontrolę państwa portu na mocy niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich odpowiednich przepisów i procedur określonych w dyrektywie 2009/16/WE.

Procedury kontroli państwa portu

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE kontrola państwa portu zgodnie z art. 23 ogranicza się do:

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 19

- 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;

↓ 2008/106/WE

- 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 20 lit. a)
(dostosowany)

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 któregośkolwiek z poniższych przypadków:

↓ 2008/106/WE

- 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;

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 20 lit. b)

- d) statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska lub w sposób stwarzający zagrożenie dla ochrony;

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

- 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 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 21

Artykuł 27

Informacje do celów statystycznych

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 10
(dostosowany)

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

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 21

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.

↓ (UE) 2019/1159 art. 1 pkt 11

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 V 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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 24

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 Rady¹⁷. 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.

↓ 2012/35/UE art. 1 pkt 25

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.

↓ 2008/106/WE (dostosowany)

Artykuł 33

Informowanie

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

Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

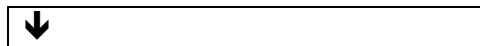
¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

Artykuł 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.

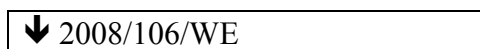
Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku V.



Artykuł 35

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dnia 3 sierpnia 2021 r.



Artykuł 36

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący