



# UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 2 października 2008 r.  
(OR. en)

2007/0219 (COD)

PE-CONS 3649/08

MAR 95  
SOC 380  
CODEC 876

## AKTY PRAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO i RADY  
w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy  
(przekształcenie)

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY 2008/.../WE**

**z dnia**

**w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (przekształcenie)  
(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI i RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 151 17.6.2008, s. 35.

<sup>2</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy<sup>1</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona<sup>2</sup>. Ze względu na nowe zmiany tej dyrektywy, dla zachowania przejrzystości, przepisy te powinny zostać przekształcone.
- (2) Działania, jakie mają być podjęte na poziomie wspólnotowym w obszarze bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza, powinny być zgodne z zasadami i normami uzgodnionymi na forum międzynarodowym.
- (3) W celu utrzymania i rozwijania poziomu wiedzy oraz umiejętności w sektorze morskim Wspólnoty konieczne jest zwrócenie odpowiedniej uwagi na szkolenie morskie i status marynarzy we Wspólnocie.
- (4) Jednolity poziom szkolenia mającego na celu przyznanie świadectw uprawnień zawodowych marynarzom powinien zostać zapewniony w interesie bezpieczeństwa na morzu.
- (5) Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych<sup>3</sup> znajduje zastosowanie do zawodów morskich objętych niniejszą dyrektywą. Pomoże ona wspierać zgodność ze zobowiązaniami określonymi w Traktacie, znoszącymi przeszkody w zakresie swobodnego przepływu osób i usług między państwami członkowskimi.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 136 z 18.5.2001, s. 17.

<sup>2</sup> Patrz załącznik III część A.

<sup>3</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22.

- (6) Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw przewidziane na podstawie dyrektywy 2005/36/WE nie zapewnia zawsze znormalizowanego poziomu wykształcenia wszystkich marynarzy odbywających służbę na pokładzie statków pod banderą państwa członkowskiego. Jednakże jest to istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa na morzu.
- (7) Istotne jest w związku z tym określenie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy we Wspólnocie. Ten poziom powinien opierać się na standardach dotyczących szkolenia uzgodnionych już na poziomie międzynarodowym, tj. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (Konwencja STCW) z 1978 r., zmienionej w 1995 r. Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej Konwencji.
- (8) Państwa członkowskie mogą określić standardy wyższe od minimalnych standardów określonych w Konwencji STCW i niniejszej dyrektywie.
- (9) Prawidła Konwencji STCW załączone do niniejszej dyrektywy powinny zostać uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A Kodu dotyczącego wykształcenia członków załóg, wydawania dyplomów oraz pełnienia wacht (Kodu STCW). Część B Kodu STCW zawiera zalecane wytyczne mające w zamierzeniu wsparcie dla stron Konwencji STCW oraz podmioty włączone w jej wykonywanie, stosowanie lub wprowadzanie w życie jej środków celem pełnej realizacji Konwencji w sposób jednolity.

- (10) 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 nr 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST)<sup>1</sup>.
- (11) Państwa członkowskie powinny przewidzieć i egzekwować szczególne środki w celu zapobiegania oszustwom związanym ze świadectwami kompetencji oraz karania takich oszustw, jak również kontynuować w ramach IMO wysiłki celem osiągnięcia surowych i możliwych do wyegzekwowania porozumień w sprawie zwalczania takich praktyk na całym świecie.
- (12) Celem zwiększenia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania stratom w ludziach i zanieczyszczeniu morskemu należy usprawnić komunikację między członkami załóg na pokładzie statków pływających na wodach Wspólnoty.
- (13) Personel na pokładzie statków pasażerskich wyznaczony do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia powinien być w stanie porozumiewać się z pasażerami.
- (14) 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.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33.

- (15) Należy zapewnić, aby poziom wiedzy fachowej marynarzy posiadających świadectwa wydane przez państwa trzecie, odbywających służbę na pokładach statków wspólnotowych, był równoważny z wymaganiami Konwencji STCW. Niniejsza dyrektywa powinna ustanowić procedury i wspólne kryteria uznawania przez państwa członkowskie świadectw wydanych przez państwa trzecie opartych na wymogach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw uzgodnionych w ramach Konwencji STCW.
- (16) 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 zdolności MSC do dokonania takiego określenia, konieczna jest procedura wstępnego uznawania świadectw.
- (17) W odpowiednich przypadkach należy przeprowadzać inspekcje instytutów morskich oraz programów i kursów szkoleniowych. Należy zatem określić kryteria takich inspekcji.
- (18) Komisję w wykonywaniu zadań związanych z uznawaniem świadectw wydanych przez ośrodki szkoleniowe lub administracje państw trzecich powinien wspierać komitet.
- (19) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r.<sup>1</sup> powinna pomagać Komisji w sprawdzaniu, czy państwa członkowskie spełniają wymagania określone w niniejszej dyrektywie.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

- (20) Od państw członkowskich, jako władz portowych, wymaga się wzmocnienia bezpieczeństwa oraz zapobiegania zanieczyszczeniom wód Wspólnoty przez priorytetową inspekcję statków pływających pod banderą państwa trzeciego, które nie ratyfikowało Konwencji STCW, zapewniając tym samym, by jednostki pod banderą państwa trzeciego nie były traktowane w sposób uprzywilejowany.
- (21) Właściwe jest objęcie zakresem niniejszej dyrektywy przepisów dotyczących kontroli państwa portu, do czasu zmiany dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli państwa portu żeglugi morskiej<sup>1</sup> celem przeniesienia do tej dyrektywy przepisów w sprawie kontroli państwa portu zawartych w niniejszej dyrektywie.
- (22) Niezbędne jest określenie procedur dostosowania niniejszej dyrektywy do zmian w konwencjach i kodeksach międzynarodowych.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (24) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany niniejszej dyrektywy, z zamiarem stosowania, dla celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian w niektórych kodeksach międzynarodowych oraz wszelkich zmian dokonanych w prawodawstwie wspólnotowym. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, środki te muszą być przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (25) Nowe elementy wprowadzone do niniejszej dyrektywy dotyczą wyłącznie procedury Komitetu. Nie wymagają one zatem transpozycji przez państwa członkowskie.
- (26) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich odnoszących się do terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

*Definicje*

Na użytek niniejszej dyrektywy:

- 1) „kapitan” oznacza osobę dowodzącą statkiem;
- 2) „oficer” oznacza członka załogi, innego niż kapitan, wyznaczonego jako taki na mocy krajowych przepisów ustawowych lub wykonawczych albo, w przypadku braku takiego wyznaczenia, umowy zbiorowej lub zwyczaju;

- 3) „oficer pokładowy” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdział II;
- 4) „starszy oficer” oznacza oficera niższego rangą jedynie od kapitana, na którego przechodzi obowiązek dowodzenia statkiem w przypadku niedyspozycji kapitana;
- 5) „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 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;

- 18) „Regulamin Radiokomunikacyjny” oznaczają przyjęte przez Światową Konferencję Zarządzającą ds. Łączności Ruchomej zmieniony Regulamin Radiokomunikacyjny w jego aktualnym brzmieniu;
- 19) „statek pasażerski” oznacza statek morski przewożący ponad 12 pasażerów;
- 20) „statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb lub innych żywych zasobów morskich;
- 21) „Konwencja STCW” oznacza Konwencję Międzynarodowej Organizacji Morskiej (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 Konwencji 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, Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1974, (Konwencja SOLAS 74) oraz, według uznania każdego państwa członkowskiego, odpowiednich zaleceń IMO;
- 23) „statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek pasażerski z powierzchnią ładunkową przystosowaną do systemu ro-ro lub z innymi specjalnymi kategoriami powierzchni, które zostały określone w Konwencji SOLAS 74, w aktualnym brzmieniu;
- 24) „Kod STCW” oznacza Międzynarodowy Kod o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, przyjęty na mocy rezolucji 2 Konferencji Stron STCW z 1995 r., w aktualnym brzmieniu;

- 25) „funkcja” oznacza zespół zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w Kodzie STCW, niezbędnych dla funkcjonowania statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;
- 26) „przedsiębiorstwo żeglugowe” oznacza armatora lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, która przejęła odpowiedzialność za działanie statku od armatora i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich obowiązków i zobowiązań nałożonych na przedsiębiorstwo żeglugowe przez niniejszą dyrektywę;
- 27) „odpowiednie świadectwo” oznacza świadectwo wydane i potwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą i upoważniające jego uprawnionego posiadacza do służby w charakterze oraz wykonywania funkcji na poziomie odpowiedzialności w nim określonej na statku rodzaju, o pojemności, mocy i typie napędu istotnego dla konkretnego, wykonywanego przez statek rejsu;
- 28) „praktyka morska” oznacza służbę na pokładzie statku w oparciu o wydane świadectwa i inne kwalifikacje;
- 29) „zatwierdzony” oznacza zatwierdzony przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- 30) „państwo trzecie” oznacza jakikolwiek kraj niebędący państwem członkowskim;
- 31) „miesiąc” oznacza miesiąc kalendarzowy lub 30 dni złożonych z okresów krótszych niż jeden miesiąc.

*Artykuł 2*  
*Zakres stosowania*

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

- a) okrętów wojennych, żaglowców marynarki wojennej lub innych statków stanowiących własność lub obsługiwanych przez państwo członkowskie i wykorzystywanych jedynie w wypełnianiu służby państwowej niemającej charakteru handlowego;
- b) statków rybackich;
- c) jachtów rekreacyjnych niezaangażowanych w handel;
- d) statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji.

*Artykuł 3*  
*Szkolenie i wydawanie świadectw*

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie 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, zgodnie z definicją określoną w art. 4 lub odpowiednich świadectw, zgodnie z definicją w art. 1 pkt 27.
2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia, aby członkowie załogi, którzy muszą posiadać świadectwo zgodnie z prawidłem III/10.4 Konwencji SOLAS 74 przeszli szkolenie i otrzymali świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 4*  
*Świadectwo*

Świadectwo oznacza jakikolwiek ważny dokument, niezależnie od stosowanej do niego nazwy, wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego lub z jego upoważnienia zgodnie z art. 5 i wymogami określonymi w załączniku I.

*Artykuł 5*  
*Świadectwa i potwierdzenia*

1. Świadectwa wydawane są zgodnie z art. 11.
2. Świadectwa dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych podlegają potwierdzeniu przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem.
3. Świadectwa wydaje się zgodnie z prawidłem I/2 ust. 1 Konwencji STCW.
4. 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.

5. Według uznania państwa członkowskiego, potwierdzenia mogą zostać włączone do formularza wydawanego świadectwa, przewidzianego w sekcji A-I/2 Kodu 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.
6. Państwo członkowskie uznające świadectwo na mocy procedury określonej w art. 19 ust. 2 potwierdza takie świadectwo celem poświadczenia jego uznania. Formularz potwierdzenia określony jest w sekcji A-I/2 ust. 3 Kodu STCW.
7. Potwierdzenia, o których mowa w ust. 5 i 6:
  - a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;
  - b) mają przypisany swój własny niepowtarzalny numer, inaczej niż w przypadku numeru potwierdzenia wydania świadectwa, które to potwierdzenie może mieć ten sam numer, co dane świadectwo, pod warunkiem że jest to numer niepowtarzalny; oraz
  - c) wygasają z chwilą wygaśnięcia, wycofania, zawieszenia lub unieważnienia potwierdzanego świadectwa przez państwo członkowskie lub państwo trzecie, które je wydało oraz, w każdym przypadku, w okresie pięciu lat od daty ich wydania.
8. 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.

9. Państwa członkowskie mogą stosować format inny niż określony w sekcji A-I/2 Kodu STCW, pod warunkiem, że wymagane informacje podane są literami rzymskimi i cyframi arabskimi, przy uwzględnieniu ich wariantów dopuszczalnych zgodnie z sekcją A-I/2.
10. Z zastrzeżeniem art. 19 ust. 7, wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą są przechowywane w oryginale na pokładzie statku, gdzie odbywa służbę posiadacz świadectwa.

#### *Artykuł 6*

##### *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 7*

##### *Zasady dotyczące żeglugi przybrzeżnej*

1. Przy określaniu definicji żeglugi przybrzeżnej państwa członkowskie nie nakładają wymogów dotyczących wyszkolenia, 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.

2. 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 wykszolenia, 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.
3. 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.
4. Po przyjęciu definicji żeglugi przybrzeżnej i warunków w zakresie edukacji i kształcenia wymaganych w jej przypadku zgodnie z ust. 1, 2 i 3, państwa członkowskie informują Komisję o szczegółach przepisów przez nie przyjętych.

## *Artykuł 8*

### *Zapobieganie oszustwom i innym nielegalnym praktykom*

1. Państwa członkowskie podejmują i wprowadzają w życie odpowiednie środki dla zapobiegania oszustwom i innym nielegalnym praktykom w zakresie wydawania świadectw lub świadectw wydanych i potwierdzonych przez ich właściwe organy oraz określają skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje.
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 wykszolenia, wydanego w tym innym państwie członkowskim.

## *Artykuł 9*

### *Sankcje lub środki dyscyplinarne*

1. Państwa członkowskie określają sposoby i procedury bezstronnego sprawdzania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań lub zaniechań, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, mienia na morzu lub środowiska morskiego, ze strony posiadaczy świadectw lub potwierdzeń wydanych przez to państwo członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich świadectwami, a także wycofywania, zawieszania i unieważniania tych świadectw z takiego powodu, jak również zapobiegania oszustwom.
2. Każde państwo członkowskie określa sankcje lub środki dyscyplinarne stosowane w przypadkach nieprzestrzegania przepisów krajowych transponujących niniejszą dyrektywę odnoszących się do statków posiadających zezwolenie na pływanie pod jego banderą lub w stosunku do marynarzy, którym państwo to wydało odpowiednie świadectwa.
3. W szczególności, takie sankcje i środki dyscyplinarne są przewidziane 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 jakiegokolwiek 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. 19 ust. 7; lub

- c) dana osoba została w skutek oszustwa lub sfałszowania dokumentów, dopuszczona do pełnienia jakiegokolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które zgodnie z niniejszą dyrektywą muszą być pełnione przez osobę posiadającą świadectwo lub zwolnienie.
4. Państwa członkowskie, których jurysdykcją objęty jest obszar, na którym znajduje się przedsiębiorstwo żeglugowe lub osoba, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, iż jest odpowiedzialna za oczywiste naruszenie niniejszej dyrektywy określone w ust. 3 lub, że posiada wiedzę na temat takiego naruszenia, podejmuje współpracę z państwami członkowskimi lub innymi stronami Konwencji STCW, które powiadomiły je o zamiarze wszczęcia postępowania w ramach swojej jurysdykcji.

### *Artykuł 10*

#### *Normy jakości*

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, by:
- a) wszelkie czynności dotyczące szkoleń, oceny kompetencji, wydawania świadectw, potwierdzania i przedłużania ważności dokonywane przez agencje pozarządowe lub podmioty podlegające jego władzy, podlegały ciągłemu monitorowaniu przez system norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym tych dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę;
  - b) istniał system norm jakości 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 wskazywały stopień wiedzy, zrozumienia i umiejętności odpowiedni do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie Konwencji STCW;
- d) obszary stosowania norm jakości obejmowały administrowanie systemami wydawania świadectw, wszystkimi kursami i programami szkoleniowymi, egzaminowaniem i oceną przeprowadzanymi przez lub z upoważnienia każdego państwa członkowskiego oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane w odniesieniu do osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, uwzględniając polityki, systemy, kontrole oraz przeglądy dotyczące zapewnienia jakości, ustanowione celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów.

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

2. Państwa członkowskie zapewniają również przeprowadzanie niezależnych ocen stanu wiedzy, zrozumienia, nabywania umiejętności i kwalifikacji oraz działań w zakresie oceny i systemu administrowania i wydawania świadectw w odstępach czasu nie dłuższych niż pięć lat, przez wykwalifikowane osoby, które osobiście nie są zaangażowane w dane działania, celem sprawdzenia, czy:

- a) wszelkie środki w zakresie wewnętrznej kontroli zarządzania i środki monitorowania oraz działania następcze są zgodne z planowanymi ustaleniami i procedurami dokumentacyjnymi oraz czy w skuteczny sposób zapewniają one osiągnięcie zamierzonych celów;

- b) wyniki każdej niezależnej oceny są udokumentowane i przedstawiane do wglądu osobom odpowiedzialnym za obszar podlegający ocenie;
  - c) na czas podejmowane są działania mające na celu uzupełnienie istniejących braków.
3. Sprawozdanie dotyczące każdej oceny przeprowadzanej zgodnie z ust. 2 przekazywane jest Komisji przez zainteresowane państwo członkowskie w okresie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia oceny.

### *Artykuł 11*

#### *Wymogi zdrowotne — wydawanie i rejestracja świadectw*

1. Państwa członkowskie ustalają wymogi dotyczące stanu zdrowia marynarzy, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu.
2. Państwa członkowskie zapewniają wydawanie świadectw jedynie kandydatom spełniającym wymogi niniejszego artykułu.
3. Każda osoba ubiegająca się o świadectwo musi przedstawić wystarczający dowód:
  - a) jej tożsamości;
  - b) na to, iż jej wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w przepisach zawartych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;
  - c) na to, iż spełnia wymogi dotyczące stanu zdrowia, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu, ustanowione przez państwo członkowskie oraz jest w posiadaniu ważnego dokumentu poświadczającego jej stan zdrowia, wydanego przez odpowiednio wykwalifikowanego lekarza uznanego przez właściwy organ państwa członkowskiego;

- d) ukończenia praktyki morskiej oraz związanego z nią obowiązkowego szkolenia wymaganych w przepisach określonych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;
- e) na to, iż spełnia standardy kompetencji określone w przepisach w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w potwierdzeniu świadectwa.

4. Każde państwo członkowskie podejmuje się:

- a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich świadectw i potwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, marynarzy, jakie zostały wydane, wygasły, których ważność została przedłużona, lub które zostały zawieszony, unieważnione, zgłoszone jako zagubione lub zniszczone oraz wydanych zwolnień;
- b) udostępniania informacji dotyczących statusu takich świadectw, potwierdzeń i zwolnień innym państwom członkowskim lub innym stronom Konwencji STCW oraz przedsiębiorstwom żegludowym wnioskującym o weryfikację oryginalności i ważności świadectw przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw lub zatrudnienie na pokładzie statku.

## *Artykuł 12*

### *Przedłużenie ważności świadectw*

1. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy będący w posiadaniu świadectwa wydanego lub uznanego na podstawie któregośkolwiek rozdziału załącznika I innego niż rozdział VI, pełniący służbę morską lub zamierzający do niej powrócić po okresie spędzonym na lądzie, aby w dalszym ciągu kwalifikować się do praktyki morskiej, musi w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat:
  - a) spełniać wymogi dotyczące stanu zdrowia określone w art. 11; oraz
  - b) wykazać ciągłość kompetencji zawodowych zgodnie z sekcją A-I/11 Kodu STCW.
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.
3. Każde państwo członkowskie porównuje standardy kompetencji wymagane od kandydatów do świadectwa wydanego przed dniem 1 lutym 2002 r. z określonymi dla odpowiedniego świadectwa w części A Kodu STCW oraz określa wymóg, w stosunku do posiadających takie świadectwa, odbycia odpowiedniego szkolenia odnawiającego lub uaktualniającego lub poddania się odpowiedniej ocenie.

Kursy odświeżające i uaktualniające podlegają zatwierdzeniu i obejmują zmiany w odpowiednich przepisach krajowych i międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego oraz uwzględniają wszelkie aktualizacje standardów kompetencji.

4. Każde państwo członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi, tworzy lub wspiera utworzenie systemu kursów odświeżających i uaktualniających przewidzianych w sekcji A-I/11 Kodu STCW.
5. 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 oraz ochrony środowiska morskiego.

### *Artykuł 13*

#### *Wykorzystanie symulatorów*

1. Normy działania i inne przepisy określone w sekcji A-I/12 Kodu STCW oraz inne wymogi określone w części A Kodu STCW w odniesieniu do któregośkolwiek świadectwa muszą być spełnione w zakresie:
  - a) wszelkich obowiązkowych szkoleń na symulatorach;
  - b) oceny kompetencji wymaganej w części A Kodu STCW przeprowadzanej z wykorzystaniem symulatora;
  - c) wykazania, przeprowadzanego z wykorzystaniem symulatora, ciągłej biegłości wymaganej w części A Kodu STCW.

2. Symulatory zainstalowane lub wprowadzone do użytkowania przed dniem 1 lutego 2002 r. mogą zostać wyłączone z wymogu pełnej zgodności ze normami działania, określonymi w ust. 1, według uznania każdego państwa członkowskiego.

#### *Artykuł 14*

#### *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 obsadzone 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 któregośkolwiek 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.
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; oraz
    - (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.

### *Artykuł 15*

#### *Zdatność do służby*

1. Celem zapobiegania zmęczeniu, państwa członkowskie określają okresy spoczynku dla personelu wachtowego i egzekwują ich przestrzeganie oraz wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, aby zmęczenie nie przeszkadzało skuteczności personelu wachtowego 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. Wszelkim osobom, którym wyznaczono obowiązek nadzoru wachty lub marynarzom stanowiącym część służby wachtowej należy zagwarantować co najmniej 10 godzin odpoczynku w każdym 24-godzinnym okresie.
3. Godziny odpoczynku mogą zostać podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden wynosi co najmniej sześć godzin.
4. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 1 i 2 nie muszą obowiązywać w przypadku zagrożenia, musztry lub w innych nadzwyczajnych warunkach.
5. Niezależnie od ust. 2 i 3, minimalny okres 10 godzin może zostać skrócony do nie mniej niż 6 następujących po sobie godzin, pod warunkiem, że takie skrócenie nie trwa dłużej niż dwa dni oraz, że w każdym okresie siedmiu dni zagwarantowane jest co najmniej 70 godzin przeznaczonych na odpoczynek.
6. Państwa członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty wywieszane były w miejscach łatwo dostępnych.

## *Artykuł 16*

### *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 17*

### *Odpowiedzialność państw członkowskich w odniesieniu do szkolenia i oceny*

1. Państwa członkowskie wyznaczają organy lub podmioty, które:
  - a) przeprowadzają szkolenia, o których mowa w art. 3;
  - b) organizują lub nadzorują egzaminy, jeżeli są one wymagane;
  - c) wydają świadectwa kompetencji, o których mowa w art. 11;
  - d) udzielają zwolnień przewidzianych w art. 16.
  
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; oraz
    - 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 wykonują swe zadania jedynie, gdy takie szkolenia lub ocena nie mają negatywnego wpływu na normalne funkcjonowanie statku oraz są w stanie poświęcić czas i uwagę szkoleniu lub ocenie;
  - c) instruktorzy, osoby nadzorujące oraz oceniające posiadają 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 łodzi, które w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa na podstawie niniejszej dyrektywy musi:
- (i) znać program szkoleniowy oraz rozumieć szczególne cele szkoleniowe dotyczące poszczególnych rodzajów przeprowadzanego szkolenia;
  - (ii) posiadać kwalifikacje niezbędne do wykonywania zadania, którego dotyczy szkolenie; oraz
  - (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, musi w pełni rozumieć program szkolenia oraz szczególne cele każdego typu przeprowadzanego szkolenia;
- f) każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji marynarza na służbie, albo na statku albo na łodzi, jaka w zamierzeniu ma być wykorzystana w kwalifikowaniu do wydania świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą musi:
- (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; oraz
- (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 mają normy jakości, o których mowa w art. 10; 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).

### *Artykuł 18*

#### *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 prawidło 14 ust. 4 Konwencji SOLAS 74;
- f) przy przeprowadzaniu kontroli państwowej w porcie na podstawie dyrektywy 95/21/WE, państwa członkowskie sprawdzały również, czy statki pływające pod banderą państwa innego niż państwo członkowskie spełniają wymogi niniejszego artykułu.

### *Artykuł 19*

#### *Uznawanie świadectw*

1. Marynarze nieposiadający świadectw, o których mowa w art. 4, mogą otrzymać zezwolenie na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą państwa członkowskiego pod warunkiem, że decyzja o uznaniu ich odpowiednich świadectw została podjęta zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 do 6 niniejszego artykułu.

2. W przypadku zamiaru uznania przez państwo członkowskie, w drodze potwierdzenia, odpowiednich świadectw wydanych przez państwo trzecie kapitanowi, oficerowi lub operatorowi radiowemu, upoważniających do pełnienia służby na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego, przedkłada ono Komisji wniosek, wraz z uzasadnieniem, o uznanie tego państwa trzeciego.

Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu oraz przy ewentualnym udziale jakiegokolwiek zainteresowanego państwa członkowskiego, gromadzi informacje określone w załączniku II oraz przeprowadza ocenę systemów szkolenia i wydawania świadectw w państwie trzecim, o którego uznanie wpłynął wniosek, w celu sprawdzenia, czy dane państwo spełnia wszystkie wymagania Konwencji STCW i czy podjęto właściwe środki w celu zapobieżenia oszustwom związanym z wydawaniem świadectw.

3. Decyzję w sprawie uznania państw trzecich podejmuje Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 28 ust. 2, w ciągu trzech miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o uznanie.

Jeśli wniosek zostanie zaakceptowany, uznanie pozostaje ważne z zastrzeżeniem przepisów art. 20.

Jeśli w sprawie uznania danego państwa trzeciego nie zapadnie żadna decyzja w terminie określonym w akapicie pierwszym, państwo członkowskie, przedkładające wniosek, może postanowić o uznaniu państwa trzeciego jednostronnie do chwili podjęcia decyzji zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 28 ust. 2.

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

Te uznania mogą być uwzględniane przez wszystkie państwa członkowskie, jeśli nie zostały one wycofane przez Komisję na podstawie art. 20.

6. Komisja sporządza i uaktualnia wykaz uznanych państw trzecich. Wykaz zostaje opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej seria C.
7. Niezależnie od art. 5 ust. 6, 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.

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

## *Artykuł 20*

### *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. 28 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. 28 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 spełnia wymagania Konwencji STCW.

5. Jeśli wystąpią symptomy wskazujące, że określony morski ośrodek szkolenia zawodowego przestał spełniać wymagania Konwencji STCW, Komisja powiadamia zainteresowane państwo, że uznanie krajowych świadectw zostanie wycofane w terminie dwóch miesięcy, o ile nie zostaną podjęte środki zmierzające do zapewnienia zgodności z wszystkimi wymaganiami Konwencji STCW.
6. Decyzja w sprawie wycofania uznania podejmowana jest zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 28 ust. 2, w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia przez państwo członkowskie.

Zainteresowane państwa członkowskie podejmują właściwe środki w celu wykonania decyzji.

7. Potwierdzenia uznania świadectw, wydane zgodnie z art. 5 ust. 6 przed datą podjęcia decyzji o wycofaniu uznania państwa trzeciego, pozostają ważne. Marynarze posiadający takie potwierdzenia nie mogą żądać potwierdzenia uznającego wyższe kwalifikacje, o ile nie wynikają one wyłącznie z uzyskania dodatkowej praktyki morskiej.

#### *Artykuł 21*

##### *Ponowna ocena*

1. Państwa trzecie uznane zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 19 ust. 3 akapit pierwszy, w tym również te, o których mowa w art. 19 ust. 6, są systematycznie oceniane przez Komisję, wspomaganą przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, przynajmniej raz na pięć lat, w celu sprawdzenia, czy spełniają one odpowiednie kryteria określone w załączniku II i czy podjęto właściwe środki w celu zapobieżenia oszustwom związanym z wydawaniem świadectw.

2. Komisja określa priorytetowe kryteria oceny państw trzecich na podstawie danych dotyczących efektywności dostarczonych przez kontrolę państwa portu zgodnie z art. 23, jak również informacje odnoszące się do sprawozdań z niezależnych ocen przekazanych przez państwa trzecie zgodnie z sekcją A-I/7 Kodu STCW.
3. Komisja przekazuje państwom członkowskim sprawozdanie z wynikami oceny.

## *Artykuł 22*

### *Kontrola państwa portu*

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 świadectwa na mocy Konwencji STCW posiadają je lub są w posiadaniu odpowiednich zwolnień.
2. Przeprowadzając kontrolę państwa portu na mocy niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich odpowiednich przepisów i procedur określonych w dyrektywie 95/21/WE.

## *Artykuł 23*

### *Procedury kontroli państwa portu*

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/21/WE, kontrola państwa portu zgodnie z art. 22 ogranicza się do:
  - a) weryfikacji potwierdzającej, iż każdy marynarz służący na pokładzie, który musi posiadać świadectwo zgodnie z Konwencją STCW, jest w posiadaniu odpowiedniego świadectwa lub ważnego zwolnienia lub też przedstawi dokument dowodzący, iż wniosek o potwierdzenie uznania został złożony organowi w państwie, pod którego banderą służy;
  - b) weryfikacja potwierdzająca, iż liczba i świadectwa marynarzy służących na pokładzie są zgodne z wymogami organów państwa, pod którego banderą służą, w zakresie obsadzania załogą.
  
2. Zdolność marynarzy danego statku do utrzymania norm obowiązujących w zakresie pełnienia wachty zgodnie z wymogami Konwencji STCW jest oceniana zgodnie z częścią A Kodu STCW, jeśli istnieją bezsporne powody, aby sądzić, iż normy te nie są zachowywane ze względu na wystąpienie któregoś z poniższych przypadków:
  - a) statek uczestniczył w kolizji, osiadł na mieliźnie lub został wyrzucony na brzeg;
  - b) z pływającego, zakotwiczonego lub zacumowanego statku dokonano zrzutu substancji stanowiącego naruszenie konwencji międzynarodowej;
  - c) statek był manewrowany w sposób błędny lub niebezpieczny, przez co nie przestrzegano zasad zachowania na drodze morskiej przyjętych przez IMO lub bezpiecznych praktyk i procedur w zakresie nawigacji;

- d) statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska;
  - 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 24*

#### *Zatrzymanie*

Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/21/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 zaświadczającego, 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 zanieczyszczeniu 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 25*

#### *Regularne monitorowanie zgodności*

Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji na mocy art. 226 Traktatu, Komisja, wspierana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu sprawdza, w regularnych odstępach czasu i co najmniej raz na pięć lat, czy państwa członkowskie stosują się do minimalnych wymogów zawartych w niniejszej dyrektywie.

*Artykuł 26*  
*Sprawozdania*

1. W terminie do dnia 14 grudnia 2008 r., Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny w oparciu o szczegółową analizę oraz ocenę postanowień Konwencji STCW, ich wdrożenia oraz uzyskane nowe dane dotyczące zależności między poziomem wykształcenia załóg statków a bezpieczeństwem.
2. W terminie do dnia 20 października 2010 r., Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające ocenę, sporządzone na podstawie informacji uzyskanych na podstawie art. 25.

W sprawozdaniu tym, Komisja dokonuje analizy przestrzegania niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich i, w razie potrzeby, przedstawia projekty dodatkowych środków.

*Artykuł 27*  
*Zmiana*

1. Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona przez Komisję w celu zastosowania, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian w przepisach międzynarodowych, o których mowa w art. 1 pkt 16), 17), 18), 23) i 24), które weszły w życie.

Niniejsza dyrektywa może również zostać zmieniona przez Komisję w celu zastosowania, do celów niniejszej dyrektywy, odpowiednich zmian w przepisach wspólnotowych.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 3.

2. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do Konwencji STCW Rada, na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne państw członkowskich oraz odpowiednie procedury w ramach IMO, w sprawie szczegółowych ustaleń dotyczących ratyfikacji takich nowych instrumentów lub protokołów, przy jednoczesnym zapewnieniu, iż są one stosowane w państwach członkowskich jednolicie i jednocześnie.
3. Zmiany w międzynarodowych dokumentach określonych w art. 1 pkt 16), 17), 18), 21), 22) i 24) mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS)<sup>1</sup>.

#### *Artykuł 28*

#### *Procedura Komitetu*

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi osiem tygodni.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1 do 4 oraz art. 7 decyzji 1998/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

### *Artykuł 29*

#### *Przepisy przejściowe*

W przypadku, gdy państwo członkowskie, na mocy art. 12, ponownie wydaje lub przedłuży ważność świadectw, które pierwotnie wydało na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 lutego 1997 r., może ono, według własnego uznania, w sposób następujący zastąpić ograniczenia dotyczące pojemności, umieszczone w pierwotnych świadectwach:

- a) wyrazy „200 ton rejestrowych brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „500 ton brutto”;
- b) wyrazy „1600 ton rejestrowych brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „3000 ton brutto”.

### *Artykuł 30*

#### *Sankcje*

Państwa członkowskie ustanawiają systemy sankcji za naruszanie przepisów krajowych przyjętych na mocy z art. 1, 3, 5, 7, art. 9 do 15, art. 17, 18, 19, 22, 23, 24 i 29, oraz załączników I i II oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

*Artykuł 31*  
*Informowanie*

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

Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

*Artykuł 32*  
*Uchylenie*

Dyrektywa 2001/25/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku III część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich w zakresie terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku IV.

*Artykuł 33*  
*Wejście w życie*

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

*Artykuł 34*

*Adresaci*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

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

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

1. Prawidła określone w niniejszym załączniku są uzupełniane obowiązkowymi przepisami części A Kodu STCW, z wyjątkiem prawidła VIII/2 w rozdziale VIII.  
  
Wszelkie odniesienia do wymogów zawartych w prawidło stanowią również odniesienie do odpowiedniej sekcji części A Kodu STCW.
2. Państwa członkowskie zapewniają odpowiedni poziom znajomości języka przez marynarzy, jak to zostało określone w sekcjach A-II/1, A-III/1, A-IV/2 i A-II/4 Kodu STCW, tak aby byli oni w stanie pełnić swoje szczególne obowiązki na statku pływającym pod banderą przyjmującego państwa członkowskiego.
3. Część A Kodu STCW zawiera standardy kompetencji, wymagane od kandydatów wnioskujących o wydanie i przedłużenie ważności świadectw uprawnień na podstawie przepisów Konwencji STCW. Celem wyjaśnienia powiązania między postanowieniami rozdziału VII dotyczącymi świadectw alternatywnych oraz postanowieniami rozdziałów I, II i IV, umiejętności ustalone w ramach standardów kompetencji, są odpowiednio pogrupowane, na podstawie siedmiu następujących funkcji:

- 1) nawigacja;
- 2) przeładunek i sztawowanie;
- 3) kontrola funkcjonowania statku i opieki nad osobami znajdującymi się na pokładzie;
- 4) technika okrętowa;
- 5) elektryka, elektronika i technika regulacji;
- 6) konserwacja i naprawa;
- 7) radiokomunikacja;

na następujących poziomach odpowiedzialności:

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

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

# ROZDZIAŁ II

## KAPITAN i DZIAŁ POKŁADOWY

### Prawidło II/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku morskim o pojemności brutto 500 i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 2.2. odbyć zatwierdzoną praktykę morską nie krótszą niż rok w ramach zatwierzonego programu szkoleniowego obejmującego szkolenie pokładowe spełniające wymogi określone w sekcji A-II/1 Kodu STCW, która jest udokumentowana w zatwierdzonym dzienniku szkoleniowym lub też odbyć praktykę morską nie krótszą niż trzy lata;
  - 2.3. pełnić, w czasie wymaganej praktyki morskiej, obowiązki w zakresie wachty na mostku pod nadzorem kapitana lub wykwalifikowanego oficera przez okres co najmniej sześciu miesięcy;
  - 2.4. spełniać mające zastosowanie wymogi rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania zaplanowanych obowiązków w zakresie służby radiowej zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym;
  - 2.5. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać wymogi standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/1 Kodu STCW.

## Prawidło II/2

### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach morskich o pojemności brutto 3000 i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwa.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi:
  - 2.1. spełniać wymogi dotyczące wydawania świadectwa dla oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej oraz odbyć zatwierdzoną praktykę morską w tym charakterze:
    - 2.1.1. w przypadku świadectwa dla starszego oficera — co najmniej dwunastomiesięczną oraz
    - 2.1.2. w przypadku świadectwa dla kapitana — co najmniej 36 miesięcy; okres ten może zostać jednak skrócony do nie mniej niż 24 miesięcy, jeśli co najmniej 12 miesięcy tej praktyki morskiej dana osoba pełniła w charakterze starszego oficera;
  - 2.2. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać wymogi standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczące kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 musi posiadać odpowiednie świadectwa.

4. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi:
  - 4.1. w przypadku świadectwa dla starszego oficera, spełniać wymogi dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
  - 4.2. w przypadku świadectwa dla kapitana, spełniać wymogi dotyczące starszych oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej oraz odbyć w tym charakterze zatwierdzoną praktykę morską trwającą co najmniej 36 miesięcy; okres ten może zostać jednak skrócony do nie mniej niż 24 miesięcy, jeśli co najmniej 12 miesięcy tej praktyki morskiej dana osoba pełniła w charakterze starszego oficera;
  - 4.3. ukończyć zatwierdzone szkolenie oraz spełniać wymogi standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczących kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000.

#### Prawidło II/3

##### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną i kapitanów na statkach o pojemności brutto poniżej 500

##### Statki nieuczestniczące w żegludze przybrzeżnej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 nieuczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi posiadać odpowiednie świadectwo obowiązujące dla statków o pojemności brutto 500 i powyżej.

2. Każdy kapitan służący na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 nieuczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi posiadać odpowiednie świadectwo uprawniające do służby w charakterze kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000.

Statki uczestniczące w żegludze przybrzeżnej

Oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną

3. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
4. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa uprawniającego do pełnienia funkcji oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi spełniać następujące warunki:
  - 4.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 4.2. odbyć:
    - 4.2.1. specjalne szkolenie obejmujące należyty okres odpowiedniej praktyki morskiej, zgodnie z wymogami określonymi przez administrację; lub
    - 4.2.2. zatwierdzoną praktykę morską w dziale pokładowym trwającą nie krócej niż trzy lata;
  - 4.3. spełniać mające zastosowanie wymogi rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania zaplanowanych obowiązków radiowych zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym;
  - 4.4. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczących w żegludze przybrzeżnej.

## Kapitan

5. Każdy kapitan służący na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
6. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa uprawniającego do pełnienia funkcji kapitana na statku morskim o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczącym w żegludze przybrzeżnej musi spełniać następujące warunki:
  - 6.1. mieć ukończone 20 lat;
  - 6.2. odbyć zatwierdzoną praktykę morską trwającą co najmniej 12 miesięcy w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną;
  - 6.3. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące kapitanów na statkach o pojemności brutto poniżej 500 uczestniczących w żegludze przybrzeżnej.
7. Wyłączenia

Jeśli administracja uzna, iż rozmiar statku oraz warunki odbywania na nim rejsów powodują, że spełnienie wymogów niniejszego prawidła w całości oraz sekcji A-II/3 Kodu STCW jest nieuzasadnione lub niewykonalne, może w tym zakresie wyłączyć kapitana oraz oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na takim statku lub klasie statków z obowiązku spełniania niektórych wymogów, uwzględniając bezpieczeństwo wszystkich statków, jakie mogą pływać na tych samych wodach.

## Prawidło II/4

### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla marynarzy pełniących wachtę nawigacyjną

1. Każdy marynarz pełniący wachtę nawigacyjną na statkach morskich o pojemności brutto 500 i powyżej, poza marynarzami odbywającymi szkolenie oraz marynarzami, których obowiązki w trakcie pełnienia wachty nie wymagają kwalifikacji, musi posiadać odpowiednie świadectwo zezwalające im na pełnienie tych obowiązków.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. mieć ukończone 16 lat;
  - 2.2. odbyć:
    - 2.2.1. zatwierdzoną praktykę morską obejmującą co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie; lub
    - 2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze, bądź to na pokładzie statku obejmujące zatwierdzony okres praktyki morskiej trwający nie mniej niż dwa miesiące;
  - 2.3. spełniać wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.
3. Praktyka morska, szkolenie i doświadczenie wymagane w ppkt 2.2.1 i 2.2.2 związane są z funkcjami w zakresie pełnienia wachty nawigacyjnej i obejmują wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną lub odpowiednio wykwalifikowanego marynarza.
4. Państwo członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w dziale pokładowym trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW w danym państwie członkowskim.

# ROZDZIAŁ III

## DZIAŁ MASZYNOWY

### Prawidło III/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub mechaników wyznaczonych do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub mechanik wyznaczony do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej na statku morskim o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 2.2. odbyć co najmniej sześciomiesięczną praktykę morską w dziale maszynowym zgodnie z przepisami sekcji A-III/1 Kodu STCW;
  - 2.3. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie trwające co najmniej 30 miesięcy, obejmujące szkolenie pokładowe udokumentowane w zatwierdzonym dzienniku szkoleniowym oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-III/1 Kodu STCW.

Prawidło III/2  
Obowiązkowe wymogi minimalne  
dotyczące wydawania świadectw  
dla starszych mechaników i drugich mechaników  
na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej

1. Każdy starszy mechanik i drugi mechanik na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. spełniać wymogi dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę w siłowni oraz:
    - 2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika — odbyć co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną praktykę morską w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz
    - 2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika — odbyć co najmniej trzydziestosześcioletnią zatwierdzoną praktykę morską, z czego co najmniej 12 miesięcy w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji posiadając niezbędne kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;
  - 2.2. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-III/2 Kodu STCW.

## Prawidło III/3

Obowiązkowe wymogi minimalne  
dotyczące wydawania świadectw  
dla starszych mechaników i drugich mechaników  
na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW

1. Każdy starszy mechanik oraz drugi mechanik na statkach morskich o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. spełniać wymogi dotyczące udzielenia świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę w siłowni oraz:
    - 2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika, odbyć co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną praktykę morską w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz
    - 2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika, odbyć co najmniej dwudziestoczwieromiesięczną zatwierdzoną praktykę morską, z czego co najmniej 12 miesięcy służby posiadając kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;
  - 2.2. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-III/3 Kodu STCW.
3. Każdy mechanik posiadający kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej może pełnić funkcję starszego mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3000 kW, pod warunkiem że pełnił co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną praktykę morską w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji i zostało to potwierdzone w świadectwie.

## Prawidło III/4

### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla marynarzy pełniących wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub wyznaczonych do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej

1. Każdy marynarz pełniący wachtę w tradycyjnej siłowni z bezpośrednim nadzorem lub wyznaczony do pełnienia dyżuru w siłowni okresowo bezzałogowej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, poza marynarzami odbywającymi szkolenie oraz marynarzami, których obowiązki wachtowe nie wymagają kwalifikacji, musi posiadać odpowiednie świadectwo zezwalające im na pełnienie tych obowiązków.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. mieć ukończone 16 lat;
  - 2.2. odbyć:
    - 2.2.1. zatwierdzoną praktykę morską obejmującą co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie lub
    - 2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze bądź to na pokładzie statku obejmujące zatwierdzony okres praktyki morskiej trwający co najmniej dwa miesiące;
  - 2.3. spełniać wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.
3. Praktyka morska, szkolenie i doświadczenie wymagane w ppkt 2.2.1 i 2.2.2 związane jest z funkcjami w zakresie pełnienia wachty w siłowni i obejmuje wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego mechanika lub wykwalifikowanego marynarza.

4. Państwo członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w dziale maszynowym trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW w danym państwie członkowskim.

## ROZDZIAŁ IV

### RADIOKOMUNIKACJA i RADIOOPERATORZY

Uwaga wyjaśniająca

Obowiązkowe przepisy dotyczące wachty radiowej określone są w Regulaminie Radiokomunikacyjnym oraz w Konwencji SOLAS 74, z późniejszymi zmianami. Przepisy dotyczące konserwacji i napraw urządzeń radiowych określone są w Konwencji SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, oraz wytycznych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską.

#### Prawidło IV/1

#### Zastosowanie

1. Z wyjątkiem pkt 2, przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do radiooperatorów na statkach pływających w ramach Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) zgodnie z wymogami określonymi w Konwencji SOLAS 74, z późniejszymi zmianami.
2. Od radiooperatorów na statkach, w stosunku do których nie istnieje obowiązek spełnienia wymogów GMDSS zawartych w rozdziale IV Konwencji SOLAS 74, nie wymaga się spełnienia wymogów niniejszego rozdziału. Mimo powyższego, radiooperatorzy na tych statkach muszą spełniać wymogi określone w Regulaminie Radiokomunikacyjnym. Administracja zapewnia, iż w stosunku do takich radiooperatorów wydaje się lub uznaje odpowiednie świadectwa zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym.

## Prawidło IV/2

### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla radiooperatorów GMDSS

1. Każda osoba odpowiedzialna za wykonywanie obowiązków radiowych na statku, w stosunku do którego istnieje wymóg uczestnictwa w GMDSS musi posiadać odpowiednie świadectwo dotyczące GMDSS, wydane lub uznane przez administrację zgodnie z przepisami Regulaminu Radiokomunikacyjnego.
2. Dodatkowo, każda osoba wnioskująca o wydanie świadectwa, zgodnie z niniejszym prawidłem, uprawniającego do służby na statku, który musi, na mocy Konwencji SOLAS 74, z późniejszymi zmianami, być wyposażony w instalację radiową, musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. mieć ukończone 18 lat oraz
  - 2.2. ukończyć zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniać standardy kompetencji określone w sekcji A-IV/2 Kodu STCW.

## ROZDZIAŁ V

### SPECJALNE WYMOGI SZKOLENIOWE DLA PERSONELU NA NIEKTÓRYCH RODZAJACH STATKÓW

#### Prawidło V/1

#### Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i marynarzy na zbiornikowcach

1. Oficerowie i marynarze, którym przydzielono konkretne obowiązki i zadania związane z ładunkiem i sprzętem przeładunkowym na zbiornikowcach oprócz szkolenia wymaganego na mocy prawidła VI/1 muszą ukończyć na lądzie zatwierdzony kurs przeciwpożarowy oraz odbyć:

- 1.1. co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną praktykę morską na zbiornikowcach celem zdobycia odpowiedniej znajomości bezpiecznych praktyk operacyjnych; lub
- 1.2. zatwierdzony kurs skoncentrowany na zaznajomieniu się ze zbiornikowcami obejmujący co najmniej program nauczania podany w sekcji A-V/1 Kodu STCW.

Administracja może jednak przyjąć krótszy okres służby poddanej nadzorowi niż przewidziany w ppkt 1.1, pod warunkiem że:

- 1.3. tak przyjęty okres nie jest krótszy niż jeden miesiąc;
  - 1.4. zbiornikowiec ma pojemność brutto poniżej 3000;
  - 1.5. czas trwania każdego rejsu, w którym uczestniczy zbiornikowiec w tym okresie nie przekracza 72 godzin;
  - 1.6. charakterystyki zbiornikowca oraz liczba rejsów oraz operacji załadunku i wyładunku dokonanych w tym okresie pozwalają na zdobycie tego samego poziomu wiedzy i doświadczenia.
2. Kapitanowie, starsi mechanicy, starsi oficerowie, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby bezpośrednio odpowiedzialne za załadunek i wyładunek oraz tranzyt lub przeładunek ładunku, oprócz spełniania wymogów określonych w ppkt 1.1 lub 1.2 muszą:
    - 2.1 posiadać doświadczenie odpowiednie dla ich obowiązków na tym rodzaju zbiornikowca, na którym odbywają służbę; oraz
    - 2.2 ukończyć zatwierdzony specjalistyczny program szkoleniowy, obejmujący co najmniej te przedmioty określone w sekcji A-V/1 Kodu STCW, które są odpowiednie dla ich obowiązków na zbiornikowcu przewożącym ropę, chemikaliowcu lub zbiornikowcu przewożącym gaz płynny, na którym odbywają służbę.

3. W okresie dwóch lat od wejścia w życie Konwencji STCW w danym państwie członkowskim, można uznać, iż marynarze spełnili wymogi określone w ppkt 2.2, jeśli odbyli oni służbę w odpowiednim charakterze na pokładzie danego zbiornikowca trwającą co najmniej rok w okresie poprzedzających pięciu lat.
4. Administracje zapewniają wydawanie odpowiednich świadectw kapitanom i oficerom posiadającym kwalifikacje zgodnie z odpowiednio pkt 1 lub 2, lub, aby należycie potwierdzone zostało istniejące świadectwo. Każdy marynarz posiadający takie kwalifikacje otrzymuje odpowiednie świadectwo.

#### Prawidło V/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące  
wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy  
oraz innego personelu na statkach pasażerskich typu ro-ro

1. Niniejsze prawidło stosuje się do kapitanów, oficerów, marynarzy oraz innego personelu zatrudnionego na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro uczestniczących w rejsach międzynarodowych. Administracje określają odpowiedzialność stosowania tych wymogów względem personelu zatrudnionego na statkach pasażerskich typu ro-ro uczestniczących w rejsach krajowych.
2. Przed powierzeniem im obowiązków pokładowych na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro, marynarze muszą ukończyć szkolenie wymagane w pkt 4–8 zgodnie z ich funkcją, obowiązkami i zadaniami.

3. Marynarze objęci wymogiem odbycia szkolenia zgodnie z pkt 4, 7 i 8 w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat podejmują odpowiednie szkolenie odświeżające lub przedkładają dowody uzyskania wymaganego standardu umiejętności w ciągu ostatnich pięciu lat.
4. Kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony na wykazach apelowych do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro muszą ukończyć szkolenie w zakresie kierowania tłumem, zgodnie z wyszczególnieniem w sekcji A-V/2, ust. 1, Kodu STCW.
5. Kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro muszą ukończyć szkolenie w zakresie zaznajomienia się ze statkiem określone w sekcji A-V/2, ust. 2 Kodu STCW.
6. Personel bezpośrednio obsługujący pasażerów w części pasażerskiej statku na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro musi ukończyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa określone w sekcji A-V/2, ust. 3, Kodu STCW.
7. Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi mechanicy, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby, bezpośrednio odpowiedzialne za zaokrętowanie i sprowadzenie na ląd pasażerów, załadunek lub wyładunek, zabezpieczanie ładunku oraz zamknięcie otworów załadunkowych w kadłubie statków pasażerskich typu ro-ro muszą ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku oraz integralności kadłuba określone w sekcji A-V/2, ust. 4, Kodu STCW.

8. Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi mechanicy, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów w przypadkach zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich typu ro-ro muszą ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowania ludzkiego określone w sekcji A-V/2, ust. 5 Kodu STCW.
9. Administracje zapewniają wydanie każdej osobie, która została uznana za posiadającą odpowiednie kwalifikacje na podstawie przepisów niniejszego prawidła dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia.

### Prawidło V/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące  
wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, marynarzy  
oraz innego personelu na statkach pasażerskich innych niż statki pasażerskie typu ro-ro

1. Niniejsze prawidło stosuje się do kapitanów, oficerów, marynarzy oraz innego personelu zatrudnionego na pokładzie statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie typu ro-ro, uczestniczących w rejsach międzynarodowych. Administracje określają odpowiedniość stosowania tych wymogów względem personelu zatrudnionego na statkach pasażerskich uczestniczących w rejsach krajowych.
2. Przed powierzeniem im obowiązków pokładowych na pokładzie statków pasażerskich, marynarze muszą ukończyć szkolenie wymagane pkt 4–8 zgodnie z ich funkcją, obowiązkami i zadaniami.

3. Marynarze objęci wymogiem odbycia szkolenia zgodnie z pkt 4, 7 i 8, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat podejmują odpowiednie szkolenie odnawiające lub przedkładają dowody uzyskania wymaganego standardu umiejętności w ciągu ostatnich pięciu lat.
4. Personel wyznaczony na wykazach apelowych do pomocy pasażerom w przypadkach zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich musi ukończyć szkolenie w zakresie kierowania tłumem, zgodnie z wyszczególnieniem w sekcji A-V/3, ust. 1 Kodu STCW.
5. Kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich ukończyli szkolenie w zakresie zaznajomienia się ze statkiem określone w sekcji A-V/3, ust. 2 Kodu STCW.
6. Personel bezpośrednio obsługujący pasażerów w części pasażerskiej statku na pokładzie statków pasażerskich musi ukończyć szkolenie w zakresie bezpieczeństwa określone w sekcji A-V/3, ust. 3 Kodu STCW.
7. Kapitanowie, oficerowie oraz wszystkie inne osoby odpowiedzialne bezpośrednio za załadunek i wyładunek pasażerów muszą ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów określone w sekcji A-V/3, ust. 4 Kodu STCW.

8. Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi mechanicy, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów w przypadkach zagrożenia na pokładzie statków pasażerskich muszą ukończyć zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowania ludzkiego określone w sekcji A-V/3, ust. 5 Kodu STCW.
9. Administracje zapewniają wydanie każdej osobie, która została uznana za posiadającą odpowiednie kwalifikacje, na podstawie przepisów niniejszego prawidła dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia.

## ROZDZIAŁ VI

### FUNKCJE DOTYCZĄCE PRZYPADKÓW ZAGROŻENIA, BEZPIECZEŃSTWA PRACY, OPIEKI MEDYCZNEJ I RATOWNICTWA

#### Prawidło VI/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące zaznajomienia się, podstawowego wyszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i instrukcji dla wszystkich marynarzy

Marynarze zaznajamiają się oraz przechodzą podstawowe szkolenie lub otrzymują instrukcje w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z sekcją A-VI/1 Kodu STCW oraz muszą spełniać odpowiedni standard kompetencji w niej określony.

Prawidło VI/2  
Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące  
wydawania świadectw biegłości w zakresie ratownictwa, łodzi ratunkowych  
oraz szybkich łodziach ratunkowych

1. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa biegłości w zakresie ratownictwa, łodzi ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe musi spełniać następujące warunki:
  - 1.1. mieć ukończone 18 lat;
  - 1.2. odbyć co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną praktykę morską lub uczestniczyć w zatwierdzonym kursie szkoleniowym oraz odbyć zatwierdzoną, co najmniej sześciomiesięczną praktykę morską;
  - 1.3. spełniać standardy kompetencji wymagane do wydania świadectwa biegłości w zakresie ratownictwa i łodzi ratunkowych określone w sekcji A-VI/2, ust. 1–4, Kodu STCW.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych musi spełniać następujące warunki:
  - 2.1. posiadać świadectwo biegłości w zakresie ratownictwa i łodzi ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe;
  - 2.2. odbyć zatwierdzony kurs szkoleniowy;
  - 2.3. spełniać standardy kompetencji wymagane do wydania świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych określone w sekcji A-VI/2, ust. 5-8, Kodu STCW.

### Prawidło VI/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące zaawansowanego wyszkolenia przeciwpożarowego

1. Marynarze wyznaczeni do kontrolowania działań przeciwpożarowych muszą pomyślnie ukończyć zaawansowane szkolenie dotyczące technik walki z ogniem, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów organizacji, taktyki i dowodzenia, zgodnie z przepisami sekcji A-VI/3 Kodu STCW oraz muszą spełniać odpowiedni standard kompetencji w niej określony.
2. W przypadkach, gdy zaawansowanego szkolenie przeciwpożarowe nie jest uwzględnione w ramach kwalifikacji wymaganych do otrzymania świadectwa, wydawane jest specjalne świadectwo lub, stosownie do przypadku, dokument potwierdzający, iż jego posiadacz odbył zaawansowane szkolenie przeciwpożarowe.

### Prawidło VI/4

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz opieki medycznej

1. Marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej na pokładzie statków muszą spełniać standard kompetencji w zakresie pierwszej pomocy medycznej określony w sekcji A-VI/4, ust. 1, 2 i 3, Kodu STCW.
2. Marynarze odpowiedzialni za opiekę medyczną na pokładzie statków muszą spełniać standard kompetencji w zakresie opieki medycznej określony w sekcji A-VI/4, ust. 4, 5 i 6, Kodu STCW.
3. W przypadkach, gdy szkolenie w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub opieki medycznej nie jest uwzględnione w ramach kwalifikacji wymaganych do otrzymania świadectwa, wydaje się specjalne świadectwo lub, stosownie do przypadku, dokument potwierdzający, iż jego posiadacz odbył szkolenie w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub opieki medycznej.

## ROZDZIAŁ VII

### ŚWIADECTWA ALTERNATYWNE

#### Prawidło VII/1

#### Wydawanie świadectw alternatywnych

1. Niezależnie od określonych w rozdziałach II i III niniejszego załącznika wymogów dotyczących wydawania świadectw państwa członkowskie mogą zdecydować się wydawać lub wyrażać zgodę na wydawanie świadectw innych niż określone w prawidłach zawartych w tych rozdziałach, pod warunkiem że:
  - 1.1. powiązane funkcje i poziomy odpowiedzialności, jakie widnieć mają na świadectwach i potwierdzeniach wybrane są spośród funkcji i poziomów identycznych z określonymi w sekcjach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oraz A-IV/2 Kodu STCW;
  - 1.2. kandydaci ukończyli zatwierdzone kształcenie i szkolenie oraz spełniają wymogi w zakresie standardów kompetencji określonych w odpowiednich sekcjach Kodu STCW i zgodnie z ustaleniami sekcji A-VII/1 tego Kodu, w odniesieniu do funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwach i potwierdzeniach;
  - 1.3. kandydaci odbyli zatwierdzoną praktykę morską odpowiednią do wykonywania funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwie. Minimalny czas trwania praktyki morskiej musi być równoważny z czasem trwania praktyki morskiej określonym w rozdziałach II i III niniejszego załącznika. Minimalny czas trwania praktyki morskiej nie może jednak być krótszy niż określony w sekcji A-VII/2 Kodu STCW;

- 1.4. kandydaci wnoszący o wydanie świadectwa mający wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym muszą spełniać mające zastosowanie wymogi zawarte w przepisach zawartych w rozdziale IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania wyznaczonych obowiązków radiowych zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym;
- 1.5. świadectwa wydawane są zgodnie z wymogami art. 11 oraz przepisami rozdziału VII Kodu STCW.
2. Żadne świadectwo nie może zostać wydane na podstawie niniejszego rozdziału, jeśli państwo członkowskie nie przekazało Komisji informacji wymaganych na mocy Konwencji STCW.

#### Prawidło VII/2

##### Wydawanie świadectw dla marynarzy

Każdy marynarz pełniący jakąkolwiek funkcję lub zespół funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3 lub A-II/4 w rozdziale II lub w tabelach A-III/1, A-III/2, A-III/4 w rozdziale III lub A-IV/2 rozdziału IV Kodu STCW musi posiadać odpowiednie świadectwo.

#### Prawidło VII/3

##### Zasady dotyczące wydawania świadectw alternatywnych

1. Państwo członkowskie decydujące się na wydanie lub zezwolenie na wydawanie świadectw alternatywnych musi zapewnić przestrzeganie następujących zasad:
  - 1.1. nie jest tworzony żaden system wydawania świadectw alternatywnych, jeśli nie zapewnia on pewnego poziomu bezpieczeństwa na morzu oraz nie zapewnia zapobiegania zanieczyszczeniu w zakresie co najmniej równoważnym przewidzianemu w innych rozdziałach;

- 1.2. wszelkie ustalenia dotyczące świadectw alternatywnych wydawanych na podstawie niniejszego rozdziału zapewniają wymiennność świadectw ze świadectwami wydanymi na podstawie pozostałych rozdziałów.
2. Zasada wymienności w pkt 1 zapewnia, by:
  - 2.1. marynarze, którzy uzyskali świadectwa na podstawie ustaleń w rozdziałach II lub III oraz marynarze uzyskujący świadectwa na podstawie rozdziału VII byli w stanie pełnić służbę na statkach posiadających tradycyjną lub inne formy organizacji pokładowej;
  - 2.2. marynarze nie byli wyszkoleni na potrzeby specjalnych ustaleń pokładowych w sposób zmniejszający ich zdolność zastosowania umiejętności w innym miejscu.
3. Przy wydawaniu wszelkich świadectw na podstawie niniejszego rozdziału, uwzględnia się następujące zasady:
  - 3.1 wydanie świadectw alternatywnych nie jest samo w sobie wykorzystywane, aby:
    - 3.1.1. zmniejszyć liczbę członków załogi na pokładzie;
    - 3.1.2. obniżyć rzetelność wykonywania zawodu lub obniżyć poziom umiejętności marynarzy albo
    - 3.1.3. usprawiedliwiać przyznanie połączonych obowiązków pełnienia wachty w maszynowni oraz wachty nadzorczej jednej osobie posiadającej świadectwo, podczas jakiegokolwiek pojedynczej wachty;
  - 3.2. osoba dowodząca jest wyznaczona jako kapitan a realizacja ustaleń dotyczących wydawania świadectw alternatywnych nie ma negatywnego wpływu na pozycję prawną i władzę kapitana i innych.
4. Zasady określone w pkt 1 i 2 zapewniają zachowanie kwalifikacji oficerów pokładowych oraz mechaników.

## ZAŁĄCZNIK II

### KRYTERIA UZNAWANIA

#### PAŃSTW TRZECICH, KTÓRE WYDAŁY ŚWIADECTWO LUB Z UPOWAŻNIENIA KTÓRYCH TAKIE ŚWIADECTWO, OKREŚLONE W ART. 19 UST. 2 ZOSTAŁO WYDANE

1. Państwo trzecie musi być stroną Konwencji STCW.
2. Komitet ds. Bezpieczeństwa na Morzu musi stwierdzić, że państwo trzecie w pełni wprowadziło w życie przepisy Konwencji STCW.
3. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, z ewentualnym udziałem zainteresowanego państwa członkowskiego, musi potwierdzić, wszelkimi niezbędnymi środkami, które mogą obejmować inspekcję infrastruktury i analizę procedur, że wymagania dotyczące standardów wiedzy fachowej, wydawania i potwierdzania świadectw oraz prowadzenia dokumentacji są w pełni przestrzegane, a ponadto został ustanowiony system norm jakości na podstawie przepisu I/8 Konwencji STCW.
4. Państwo członkowskie musi być w trakcie uzgadniania z zainteresowanym państwem trzecim, że zobowiązuje się ono do bezzwłocznego powiadamiania o wszelkich znaczących zmianach w uzgodnieniach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw przewidzianych zgodnie z Konwencją STCW.

5. Państwo członkowskie wprowadziło środki w celu zapewnienia, by marynarze ubiegający się o uznanie świadectw dotyczących funkcji na poziomie zarządzania posiadali odpowiedni zakres wiedzy na temat ustawodawstwa morskiego państwa członkowskiego odnoszącego się do funkcji, do których pełnienia zostali dopuszczeni.
  6. Jeśli państwo członkowskie zamierza uzupełnić analizę przestrzegania warunków przez państwo trzecie o ocenę niektórych morskich ośrodków szkoleniowych, postępuje ono zgodnie z przepisami sekcji A-I/6 Kodu STCW.
-

## ZAŁĄCZNIK III

### Część A

Uchylona dyrektywa oraz wykaz jej kolejnych zmian  
(określone w art. 32)

Dyrektywa 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 136, 18.5.2001, s. 17)

Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 324, 29.11.2002, s. 53)

wyłącznie artykuł 11

Dyrektywa 2003/103/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 326, 13.12.2003, s. 28)

Dyrektywa Komisji 2005/23/WE  
(Dz.U. L 62, 9.3.2005, s. 14)

Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 255, 30.9.2005, s. 160)

wyłącznie art. 4

## Część B

### Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego (określonych w art. 32)

Dyrektywa	Termin transpozycji
2002/84/WE	23 listopad 2003 r.
2003/103/WE	14 maj 2005 r.
2005/23/WE	29 wrzesień 2005 r.
2005/45/WE	20 październik 2007 r.

## ZAŁĄCZNIK IV

Tabela korelacji

Dyrektywa 2001/25/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 1
art. 2 wyrażenie wprowadzające	art. 2 wyrażenie wprowadzające
art. 2 tiret od pierwszego do czwartego	art. 2 lit. od a) do d)
art. 3 do 7	art. 3 do 7
art. 7a	art. 8
art. 8	art. 9
art. 9 ust. 1 wyrażenie wprowadzające	art. 10 ust. 1 akapit pierwszy wyrażenie wprowadzające
art. 9 ust. 1 litery a) i b)	art. 10 ust. 1 akapit pierwszy litery a) i b)
art. 9 ust. 1 lit. c) zdanie pierwsze	art. 10 ust. 1 akapit pierwszy lit. c)
art. 9 ust. 1 lit. c) zdanie drugie	art. 10 ust. 1 akapit drugi
art. 9 ust. 1 lit. d)	art. 10 ust. 1 akapit pierwszy lit. d)
art. 9 ust. 2 i 3	art. 10 ust. 2 i 3
art. 10	art. 11
art. 11	art. 12
art. 12	art. 13
art. 13	art. 14
art. 14	art. 15
art. 15	art. 16

art. 16 ust. 1 zdanie wprowadzające	art. 17 ust. 1 zdanie wprowadzające
art. 16 ust. 1 tiret od pierwszego do czwartego	art. 17 ust. 1 lit. a) do d)
art. 16 ust. 2 wyrażenie wprowadzające	art. 17 ust. 2 wyrażenie wprowadzające
art. 16 ust. 2 lit. a) pkt 1) i 2)	art. 17 ust. 2 lit. a) pkt (i) oraz (ii)
art. 16 ust. 2 lit. b) i c)	art. 17 ust. 2 lit. b) i c)
art. 16 ust. 2 lit. d) pkt 1) i 2)	art. 17 ust. 2 lit. d) ppkt (i) oraz (ii)
art. 16 ust. 2 lit. d) pkt 3) ppkt (i) oraz (ii)	art. 17 ust. 2 lit. d) ppkt (iii) tiret pierwsze i drugie
art. 16 ust. 2 lit. e)	art. 17 ust. 2 lit. e)
art. 16 ust. 2 lit. f) pkt 1) do 5)	art. 17 ust. 2 lit. f) ppkt (i) do (v)
art. 16 ust. 2 lit. g)	art. 17 ust. 2 lit. g)
art. 17	art. 18
art. 18 ust. 1 i 2	-
art. 18 ust. 3 zdanie wprowadzające	art. 19 ust. 1
art. ust. 3 lit. a)	art. 19 ust. 2
art. ust. 3 lit. b)	art. 19 ust. 3 akapit pierwszy
art. ust. 3 lit. c)	art. 19 ust. 3 akapit drugi
art. ust. 3 lit. d)	art. 19 ust. 4
art. ust. 3 lit. e)	art. 19 ust. 5
art. ust. 3 lit. f)	art. 19 ust. 6
art. 18 ust. 4	art. 19 ust. 7
art. 18a ust. 1 zdanie pierwsze i drugie	art. 20 ust. 1 akapit pierwszy i drugi
art. 18a ust. 2 zdanie pierwsze i drugie	art. 20 ust. 2 akapit pierwszy i drugi

art. 18a ust. 3 do 5	art. 20 ust. 3 do 5
art. 18a ust. 6 zdanie pierwsze i drugie	art. 20 ust. 6 akapit pierwszy i drugi
art. 18a ust. 7	art. 20 ust. 7
art. 18b	art. 21
art. 19	art. 22
art. 20 ust. 1 wyrażenie wprowadzające	art. 23 ust. 1 wyrażenie wprowadzające
art. 20 ust. 1 tiret pierwsze i drugie	art. 23 ust. 1 lit. a) i b)
art. 20 ust. 2 wyrażenie wprowadzające	art. 23 ust. 2 wyrażenie wprowadzające
art. 20 ust. 2 tiret od pierwszego do szóstego	art. 23 ust. 2 lit. a) do f)
art. 20 ust. 3	art. 23 ust. 3
art. 21	art. 24
art. 21a	art. 25
-	art. 26 ust. 2
art. 21b zdanie pierwsze	art. 26 ust. 2 akapit pierwszy
art. 21b zdanie drugie	art. 26 ust. 2 akapit drugi
art. 22 ust. 1 zdanie pierwsze	art. 27 ust. 1 akapit pierwszy
art. 22 ust. 1 zdanie drugie	art. 27 ust. 1 akapit drugi
-	art. 27 ust. 1 akapit trzeci
art. 22 ust. 3 i 4	art. 27 ust. 2 i 3
art. 23 ust. 1 i 2	art. 28 ust. 1 i 2
-	art. 28 ust. 3

art. 23 ust. 3	-
art. 24 ust. 1 i 2	-
art. 24 ust.3 pkt 1) i 2)	art. 29 lit. a) i b)
art. 25	art. 30
art. 26 zdanie pierwsze	art. 31 akapit pierwszy
art. 26 zdanie drugie	art. 31 akapit drugi
art. 27	art. 32
art. 28	art. 33
art. 29	art. 34
załączniki I - II	załączniki I - II
załącznik III	-
załącznik IV	-
-	załącznik III
-	załącznik IV