Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

DYREKTYWA 2001/25/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 4 kwietnia 2001 r.

w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy

(Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r.	L 324	53	29.11.2002
►**M2**	Dyrektywa 2003/103/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r.	L 326	28	13.12.2003
►**M3**	Dyrektywa Komisji 2005/23/WE z dnia 8 marca 2005 r.	L 62	14	9.3.2005
►**M4**	Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r.	L 255	160	30.9.2005

▼B

DYREKTYWA 2001/25/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 4 kwietnia 2001 r.

w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy ([3]) została w znacznym stopniu zmieniona ([4]); z tego względu powinna ona, dla jasności i lepszego zrozumienia, zostać skonsolidowana.

(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 swoich konkluzjach z dnia 25 stycznia 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu we Wspólnocie, Rada odnotowała znaczenie czynnika ludzkiego dla bezpiecznych działań statków.

(4) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu ([5]), Rada określiła cel usunięcia załóg niespełniających norm oraz określiła jako priorytetowy cel poprawę kształcenia i edukacji przez rozwijanie wspólnych norm w zakresie minimalnego poziomu wyszkolenia personelu kluczowego, w tym kwestii wspólnego języka na pokładach statków wspólnotowych.

(5) W swojej rezolucji z dnia 24 marca 1997 r. ([6]) w sprawie nowej strategii mającej na celu zwiększenie konkurencyjności żeglugi wspólnotowej, Rada wyraziła zamierzenie wspierania zatrudniania marynarzy Wspólnoty oraz personelu brzegowego; w tym celu Rada postanowiła, iż powinno zostać podjęte działanie celem wspomożenia żeglugi wspólnotowej w jej dążeniu do zagwarantowania wysokiej jakości i poprawienia jej konkurencyjności przez zapewnienie wysokiej jakości ustawicznego szkolenia marynarzy Wspólnoty wszystkich szczebli oraz personelu brzegowego.

(6) Standardy szkolenia mającego na celu przyznanie świadectw uprawnień zawodowych marynarzom różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; taka różnorodność ustawodawstw krajowych w obszarze szkoleń, objętym niniejszą

([1]) Dz.U. C 14 z 16.1.2001, str. 41.
([2]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 marca 2001 r.
([3]) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/35/WE (Dz.U. L 172 z 17.6.1998, str. 1).
([4]) Patrz załącznik III część B.
([5]) Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.
([6]) Dz.U. C 109 z 8.4.1997, str. 1.

▼B

dyrektywą nie zapewnia jednolitego poziomu szkoleń wymaganego w interesie bezpieczeństwa na morzu.

(7) Dyrektywy Rady 89/48/EWG ([1]) oraz 92/51/EWG ([2]) w sprawie drugiego ogólnego systemu uznawania kształcenia i szkolenia zawodowego stosują się do zawodów morskich objętych niniejszą dyrektywą; pomogą one wspierać zgodność ze zobowiązaniami ustanowionymi w Traktacie, znoszącymi przeszkody w zakresie swobodnego przepływu osób i usług między Państwami Członkowskimi.

(8) Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw przewidziane na podstawie ogólnego systemu dyrektyw nie zapewnia zawsze znormalizowanego poziomu wyszkolenia wszystkich marynarzy odbywających służbę na pokładzie statków pod banderą Państwa Członkowskiego; jednakże jest to istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa na morzu.

(9) Istotne jest zatem, określenie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy we Wspólnocie; właściwe jest, aby działania w tym obszarze powinny opierać się na standardach dotyczących szkolenia uzgodnionych już na poziomie międzynarodowym, tj. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia 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.

(10) Państwa Członkowskie mogą określić standardy wyższe od minimalnych standardów określonych w Konwencji STCW i niniejszej dyrektywie.

(11) Przepisy Konwencji STCW określone w załączniku I do niniejszej dyrektywy powinny zostać uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A 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.

(12) Celem wzmocnienia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza, w niniejszej dyrektywie powinny zostać określone minimalne okresy spoczynku 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) — Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy ([3]).

(13) Celem zwiększenia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania stratom w ludziach i zanieczyszczeniu morskiemu należy usprawnić komunikację między członkami załóg na pokładzie statków pływających na wodach Wspólnoty.

(14) Personel na pokładzie statków pasażerskich wyznaczony do pomocy pasażerom w sytuacjach nagłych powinien móc porozumiewać się z pasażerami.

(15) 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

([1]) Dz.U. L 19 z 24.1.1989, str. 16.
([2]) Dz.U. L 209 z 24.7.1992, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2000/5/WE (Dz.U. L 54 z 26.2.2000, str. 42).
([3]) Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33.

▼B

została właściwa komunikacja między kapitanem, oficerami i szeregowymi marynarzami, obejmująca wymogi przewidziane w art. 17.

(16) Należy podjąć środki celem zapewnienia, by poziom wiedzy fachowej marynarzy posiadających świadectwa wydane przez państwa trzecie był zgodny z wymogami zawartymi w Konwencji STCW.

(17) Aby zrealizować ten cel należy określić na terytorium Wspólnoty wspólne kryteria uznawania świadectw zagranicznych; ustanowienie wspólnych kryteriów uznawania przez Państwa Członkowskie świadectw wydanych przez państwa trzecie powinno opierać się na wymogach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw uzgodnionych w ramach Konwencji STCW.

(18) W interesie bezpieczeństwa na morzu Państwa Członkowskie powinny uznawać kwalifikacje dowodzące wymaganego poziomu 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 konwencji; aby wypełnić lukę czasową do chwili zdolności MSC do dokonania takiego określenia, konieczna jest procedura wstępnego uznawania świadectw.

(19) W odpowiednim przypadku, należy przeprowadzić inspekcję instytutów morskich oraz programów i kursów szkoleniowych; należy zatem ustalić kryteria takiej inspekcji.

(20) Należy ustanowić Komitet wspierający Komisję w wykonywaniu zadań związanych z wykonywaniem uznawania świadectw wydanych przez instytuty szkoleniowe lub administracje państw trzecich.

(21) 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, iż jednostki pod banderą państwa trzeciego nie są dłużej traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany.

(22) Właściwe jest objęcie zakresem niniejszej dyrektywy przepisów dotyczących kontroli państwowej w porcie, do czasu zmiany dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) ([1]) celem przeniesienia do tej dyrektywy przepisów w sprawie kontroli w państwie portu zawartych w art. 17 lit. f) art. 19, 20 i 21 niniejszej dyrektywy.

(23) Niezbędne jest zapewnienie procedur dostosowania niniejszej dyrektywy do zmian w konwencjach i kodeksach międzynarodowych.

(24) 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 ([2]).

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/97/WE (Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67).

([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

(25) Rada powinna dokonać przeglądu załącznika II w świetle doświadczenia zdobytego w stosowaniu niniejszej dyrektywy, działając na wniosek Komisji, który ma zostać przedłożony w okresie pięciu lat od dnia 25 maja 2003 r.

(26) Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do przyjmowania na pokład swych statków marynarzy posiadających świadectwa wydane zgodnie z przepisami, które były stosowane przed dniem 1 lutego 1997 r., datą wejścia w życie zrewidowanej Konwencji STCW, pod warunkiem że marynarze ci rozpoczęli służbę lub szkolenie przed dniem 1 sierpnia 1998 r.

(27) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji dyrektyw określonych w załączniku III części B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1) „kapitan” oznacza osobę dowodzącą statkiem;

2) „oficer” oznacza członka załogi, innego niż kapitan, wyznaczonego jako taki na mocy prawa lub przepisów krajowych lub, w przypadku braku 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 starszego mechanika odpowiedzialnego za urządzenia napędowe oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku;

7) „drugi mechanik” oznacza oficera niższego rangą jedynie od pierwszego oficera mechanika, na którego przechodzi odpowiedzialność za napęd oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku w przypadku niedyspozycji starszego oficera mechanika;

8) „pomocniczy mechanik” oznacza osobę szkolącą się na oficera mechanika i wyznaczoną jako taki na mocy prawa lub przepisów krajowych;

9) „operator radiowy” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez właściwe władze na podstawie przepisów rozporządzeń radiowych, zgodnie z ich definicją w pkt 18;

10) „szeregowy marynarz” oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;

11) „statek pełnomorski” oznacza statek inny niż te, pływające wyłącznie na wodach śródlądowych lub pływające na, lub w bezpośredniej bliskości wód lub akwenów, gdzie obowiązują przepisy portowe;

12) „statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i pływający pod banderą Państwa Członkow-

▼B

skiego zgodnie z jego ustawodawstwem. Statek nieodpowiadający tej definicji uznaje się za pływający pod banderą państwa trzeciego;

13) „rejsy przybrzeżne” oznaczają rejsy 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 widniejących na świadectwie rejestracji statku lub innym dokumencie urzędowym;

15) „zbiornikowiec do przewozu ropy” oznacza statek zbudowany i używany do masowego przewozu ropy naftowej oraz produktów naftowych luzem;

▼M1

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 zaktualizowanej wersji;

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 zaktualizowanej wersji;

18) „uregulowania radiokomunikacyjne” oznaczają poddane rewizji uregulowania radiokomunikacyjne, które zostały przyjęte przez Światową Konferencję Zarządzającą ds. Łączności Ruchomej, w zaktualizowanej wersji;

▼B

19) „statek pasażerski” oznacza statek pełnomorski przewożący ponad 12 pasażerów;

20) „statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb lub innych żywych zasobów morskich;

▼M1

21) „Konwencja STCW” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, mającą zastosowanie do powyższych spraw, biorąc pod uwagę przepisy przejściowe art. VII i prawidła I/15 Konwencji oraz włączając, gdzie sytuacja tego wymaga, dające się zastosować postanowienia Konwencji STCW, stosując je wszystkie, w zaktualizowanej wersji;

22) „obowiązki w zakresie radiokomunikacji” obejmują, gdzie sytuacja tego wymaga, wachtowanie i techniczną konserwację i naprawy sprzętu wykonywane zgodnie z uregulowaniami radiokomunikacyjnymi, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (1974), (Konwencja Solas) oraz, według uznania każdego Państwa Członkowskiego, odpowiednie zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w zaktualizowanej wersji;

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, w zaktualizowanej wersji;

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 zaktualizowanej wersji;

▼B

25) „funkcja” oznacza zespół zadań, obowiązków i odpowiedzialności określonych w Kodzie STCW, niezbędnych dla funkcjonowania

▼B

statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;

26) „spółka” 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 spółkę przez te prawidła;

27) „odpowiednie świadectwo” oznacza świadectwo wydane i zatwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą i upoważniające jego prawnego posiadacza do służby w charakterze oraz wykonywania funkcji na poziomie odpowiedzialności w niej określonej na statku rodzaju, o pojemności, mocy i typie napędu istotnego dla konkretnego, wykonywanego przez statek rejsu;

28) „służba pełnomorska” 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

Niniejszą dyrektywę stosuje się do marynarzy określonych w niej, odbywających służbę na pokładzie statków pełnomorskich pływających pod banderą Państwa Członkowskiego z wyjątkiem:

— 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,

— statków rybackich,

— jachtów rekreacyjnych niezaangażowanych w handel,

— 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 określonych w art. 2, na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami Konwencji STCW, zgodnie z tym, co ustanowiono 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 ust. 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 otrzymali szkolenie i świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.

▼M4

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 z wymogami określonymi w załączniku I.

▼B

Artykuł 5

Świadectwa i zatwierdzenia

1. Świadectwa wydawane są zgodnie z art. 10.

2. Świadectwa dla kapitanów, oficerów i operatorów radiowych podlegają zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem.

▼M2

3. Świadectwa wydaje się zgodnie z przepisem I/2 ust. 1 Konwencji STCW.

▼B

4. W odniesieniu do operatorów radiowych Państwa Członkowskie mogą:

a) załączyć dodatkowe informacje wymagane na mocy odpowiednich prawideł przy badaniu wydania świadectwa zgodnego z rozporządzeniami radiowymi; lub

b) wydać osobne świadectwo wskazujące, iż jego posiadacz ma dodatkową wiedzę wymaganą na mocy odpowiednich prawideł.

5. Według uznania Państwa Członkowskiego, zatwierdzenia mogą zostać włączone w formacie wydawanego świadectwa, przewidzianym w sekcji A-I/2 Kodu STCW. W przypadku takiego włączenia, jest to formularz określony w ust. 1 sekcji A-I/2. W przypadku innego wydania, jest to formularz zatwierdzenia określony w ust. 2 tej sekcji.

▼M2

Zatwierdzenia wydaje się zgodnie z art. VI ust. 2 Konwencji STCW.

▼B

6. Państwo Członkowskie uznające świadectwo na podstawie procedury określonej w art. 18 ust. 3 lit. a) zatwierdza takie świadectwo celem zatwierdzenia jego uznania. Formularz zatwierdzenia określony jest w ust. 32 sekcji A-I/2 Kodu STCW.

7. Zatwierdzenia, określone w ust. 5 i 6:

a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;

b) mają przypisany swój własny numer, poza tym, że w przypadku zatwierdzeń dotyczących wydania świadectw, mogą mieć one przypisany ten sam numer, co dane świadectwo, pod warunkiem że jest to własny numer; oraz

c) wygasają z chwilą wygaśnięcia, wycofania, zawieszenia lub unieważnienia potwierdzanego świadectwa przez Państwo Członkowskie lub państwo trzecie, które je wydało oraz, w każdym razie, w okresie pięciu lat od daty ich wydania.

8. Charakter, w jakim posiadaczowi świadectwa zezwala się na służbę, określony jest w formie zatwierdzenia na warunkach identycznych do tych używanych dla odnośnych wymogów bezpiecznego obsadzania załogą danego Państwa Członkowskiego.

9. Państwa Członkowskie mogą używać formatu innego niż określony w sekcji A-I/2 Kodu STCW, pod warunkiem że wymagane infor-

▼B

macje podane są literami rzymskimi i cyframi arabskimi, przy uwzględnieniu ich odmian dopuszczalnych zgodnie z sekcją A-I/2.

10. Z zastrzeżeniem art. 18 ust. 4 wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą muszą być dostępne na oryginalnym formularzu 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 regulujące rejsy przybrzeżne

1. Przy określaniu rejsów przybrzeżnych 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 w sposób będący wynikiem bardziej rygorystycznych wymogów obowiązujących tych marynarzy niż warunki obowiązujące 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 rejsach przybrzeżnych.

2. W odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod banderą Państwa Członkowskiego regularnie uczestniczących w rejsach przybrzeżnych u wybrzeży innego Państwa Członkowskiego lub innej strony Konwencji STCW, Państwo Członkowskie, pod którego banderą ma prawo pływać dany statek, ustala wymogi dotyczące wyszkolenia, doświadczenia lub wydawania świadectw w stosunku do marynarzy służących na tych statkach, co najmniej równe tym dla 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 rejsach przybrzeżnych. Marynarze służący na statkach rozszerzających swe rejsy poza ustaloną przez Państwo Członkowskie definicję rejsu przybrzeżnego i wpływające na wody nieobjęte tą definicją spełniają odpowiednie wymogi niniejszej dyrektywy.

3. Państwo Członkowskie może przyznać statkowi uprawnionemu do pływania pod jego banderą korzyści wynikające z rejsów przybrzeżnych, jeśli regularnie uczestniczy on u wybrzeży strony nie będącej stroną Konwencji STCW w rejsach przybrzeżnych zgodnie z ich definicją ustaloną przez to Państwo Członkowskie.

4. Po podjęciu decyzji o zdefiniowaniu rejsów przybrzeżnych i warunków w zakresie edukacji i kształcenia wymaganych dla nich zgodnie z wymogami ust. 1, 2 i 3, Państwa Członkowskie informują Komisję o szczegółach przepisów przez nie przyjętych.

▼M4

Artykuł 7a

Zapobieganie oszustwom i innym nielegalnym praktykom

1. Państwa Członkowskie podejmują i wprowadzają w życie odpowiednie środki dla zapobiegania oszustwom i innym nielegalnym praktykom dotyczącym procesu wydawania świadectw lub świadectw wydanych i potwierdzonych przez ich właściwe organy i ustanawiają sankcje, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

2. Państwa Członkowskie wyznaczają krajowe organy właściwe do wykrywania i zwalczania oszustw i innych nieuczciwych praktyk i do wymiany informacji z właściwymi organami innych Państw Członkowskich i państw trzecich w odniesieniu do wydawania świadectw marynarzom.

Państwa Członkowskie powiadamiają niezwłocznie inne Państwa Członkowskie i Komisję o szczegółach dotyczących tych właściwych organów krajowych.

Państwa Członkowskie powiadamiają również niezwłocznie każde państwo trzecie, z którym są one związane umową zgodnie z prawidłem I/10 ust. 1.2 Konwencji STCW o szczegółach dotyczących tych właściwych organów krajowych.

3. Na wniosek przyjmującego Państwa Członkowskiego, właściwe organy innego Państwa Członkowskiego wydają pisemne potwierdzenie lub odmowę potwierdzenia autentyczności świadectw marynarzy, odpowiednich potwierdzeń lub jakiegokolwiek innego dokumentu potwierdzającego wyszkolenie wydanego w tym Państwie Członkowskim.

▼B

Artykuł 8

Kary lub środki dyscyplinarne

1. Państwa Członkowskie ustanawiają procesy 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 zatwierdzeń wydanych przez to Państwo Członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich świadectwami oraz wycofywania, zawieszania i unieważniania tych świadectw z takiego powodu, jak również zapobiegania korupcji.

2. Każde Państwo Członkowskie ustala kary lub środki dyscyplinarne dla przypadków niestosowania się do przepisów ustawodawstwa krajowego czyniących niniejszą dyrektywę skuteczną w odniesieniu do statków posiadających zezwolenie na pływanie pod jego banderą lub w stosunku do marynarzy, którym państwo to wydało odpowiednie świadectwa.

3. W szczególności, takie kary i środki dyscyplinarne zostają ustalone i wykonane, w przypadkach gdy:

a) spółka lub kapitan zatrudnia osobę nieposiadającą świadectwa zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie;

b) kapitan zezwolił na wykonywanie jakiekolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być wykonywane przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo, przez osobę nielegitymującą się wymaganym świadectwem, ważnym zwolnieniem lub nieposiadającą udokumentowanego dowodu wymaganego zgodnie z art. 18 ust. 4; lub

c) osoba otrzymała zgodę, na skutek działań korupcyjnych lub sfałszowania dokumentów, na wykonywanie jakiejkolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które zgodnie z niniejszą dyrek-

▼B

tywą muszą być wykonywane przez osobę posiadającą świadectwo lub zwolnienie.

4. Państwa Członkowskie, w granicach jurysdykcji, w których znajduje się jakakolwiek spółka lub jakakolwiek osoba, co do których istnieje uzasadnione podejrzenie, iż są odpowiedzialne za lub posiadają wiedzę na temat jakiegokolwiek oczywistego niespełnienia wymogów niniejszej dyrektywy określonych w ust. 3, rozszerzają współpracę z jakimkolwiek Państwem Członkowskim lub inną stroną Konwencji STCW, która powiadomiła je o swym zamiarze wszczęcia postępowania w ramach swojej jurysdykcji.

Artykuł 9

Normy jakości

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że:

a) wszelkie szkolenia, oceny kompetencji, wydawanie świadectw, potwierdzanie i czynności związane z powtórną atestacją przeprowadzane przez agencje pozarządowe lub podmioty podlegające jego władzy, podlegają ciągłemu monitorowaniu przez system norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym tych dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę;

b) w przypadkach, gdy takie działania realizowane są przez agencje lub podmioty rządowe, istnieje system norm jakości;

c) cele związane z edukacją i kształceniem oraz związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, są jasno określone i wskazują stopień wiedzy, zrozumienia i umiejętności, odpowiedni do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie Konwencji STCW; cele i związane z nimi normy jakości mogą zostać ustalone osobno dla różnych kursów i programów szkoleniowych oraz obejmują administrowanie systemem wydawania świadectw;

d) obszary stosowania norm jakości obejmują 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.

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.

▼B

Artykuł 10

Normy medyczne — wydawanie i rejestracja świadectw

1. Państwa Członkowskie ustalają normy w zakresie przydatności zdrowotnej marynarzy, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu.

2. Państwa Członkowskie zapewniają wydawanie świadectw jedynie dla kandydatów spełniających wymogi niniejszego artykułu.

3. Każda osoba ubiegająca się o świadectwo musi przedstawić wystarczający dowód:

a) tożsamości;

b) na to, iż jej wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w prawidłach zawartych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;

c) na to, iż spełnia wymogi norm przydatności zdrowotnej, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu, ustanowione przez Państwo Członkowskie oraz jest w posiadaniu ważnego dokumentu poświadczającego jej przydatność zdrowotną, wydanego przez odpowiednio wykwalifikowanego lekarza uznanego przez właściwy organ Państwa Członkowskiego;

d) ukończenia służby pełnomorskiej oraz związanego z nią obowiązkowego szkolenia wymaganych w prawidłach określonych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;

e) na to, iż spełnia standardy kompetencji określone w prawidłach w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w zatwierdzeniu świadectwa.

4. Każde Państwo Członkowskie podejmuje się:

a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich świadectw i zatwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, marynarzy szeregowych, jakie zostały wydane, wygasły lub zostały ponownie zatwierdzone, zawieszone, unieważnione, zgłoszone jako zagubione lub zniszczone oraz wydanych zwolnień;

b) udostępniania informacji dotyczących statusu takich świadectw, zatwierdzeń i zwolnień innym Państwom Członkowskim lub innym stronom Konwencji STCW oraz spółkom wnioskującym o weryfikację oryginalności i ważności świadectw przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw lub zatrudnienie na pokładzie statku.

Artykuł 11

Ponowna atestacja świadectw

1. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy będący w posiadaniu świadectwa wydanego lub uznanego na podstawie któregokolwiek rozdziału załącznika I innego niż rozdział VI, pełniący służbę morską lub zamierzający do niej powrócić po okresie spędzonym na lądzie, celem dalszego kwalifikowania się do służby na pełnym morzu, w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat musi:

a) spełniać wymogi norm przydatności zdrowotnej określone w art. 10; oraz

b) ustawicznie zdobywać kwalifikacje zawodowe zgodnie z sekcją A-I/11 Kodu STCW.

2. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy, na potrzeby dalszej służby na pełnym morzu na pokładzie statków, w stosunku do których uzgodniono, na poziomie międzynarodowym, specjalne wymogi w zakresie wyszkolenia, z powodzeniem ukończył odpowiednie, zatwierdzone szkolenie.

▼B

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 takiej ocenie.

Kursy odświeżające i uaktualniające zatwierdzane są 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, formułuje lub wspiera formułowanie struktury 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, aby teksty niedawnych zmian w ramach krajowych i międzynarodowych prawideł dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego, zostały udostępnione statkom posiadającym zezwolenie na pływanie pod jego banderą.

Artykuł 12

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 któregokolwiek świadectwa muszą zostać spełnione w zakresie:

a) wszelkiego obowiązkowego szkolenia na symulatorach;

b) wszelkiej oceny kompetencji wymaganej w części A Kodu STCW przeprowadzanej z wykorzystaniem symulatora;

c) wszelkiego wykazywania, przeprowadzanego z wykorzystaniem symulatora, ciągłej biegłości wymaganej w części A Kodu STCW.

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

Artykuł 13

Odpowiedzialność spółek

1. Zgodnie z ust. 2 i 3 Państwa Członkowskie uznają spółki za odpowiedzialne w zakresie wyznaczania marynarzy do służby na ich statkach zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz wymagają od każdej spółki, aby:

a) każdy wyznaczony marynarz posiadał odpowiednie świadectwo zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy oraz ustaleniami Państwa Członkowskiego;

b) jego statki były obsadzane załogą zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami Państwa Członkowskiego dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogą;

c) dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na jego statkach były prowadzone i zawsze dostępne oraz obejmowały, bez ograniczeń w stosunku do dokumentacji i danych dotyczących ich doświadczenia, odbytego szkolenia, przydatności zdrowotnej oraz kwalifikacji w zakresie przypisanych im zadań;

▼B

d) po zatrudnieniu na pokładzie któregokolwiek z ich statków marynarze zapoznali się z szczególnymi obowiązkami oraz całym układem statku, jego wyposażeniem, procedurami oraz cechami istotnymi dla ich zadań rutynowych oraz zadań w nagłych przypadkach;

e) etatowa obsada statku mogła skutecznie koordynować swe zadania w sytuacjach nagłych oraz w czasie wykonywania funkcji istotnych dla bezpieczeństwa lub zapobiegania lub ograniczania zanieczyszczenia.

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

3. Spółki dostarczają pisemne instrukcje kapitanowi każdego statku, do którego stosuje się niniejsza dyrektywa, określając polityki oraz procedury, jakich należy przestrzegać celem zapewnienia, że wszyscy marynarze nowo zatrudnieni na pokładzie statku mają odpowiednią okazję do zapoznania się ze sprzętem pokładowym, procedurami operacyjnymi oraz innymi ustaleniami potrzebnymi do właściwego wykonywania ich zadań, przed wyznaczeniem zadań konkretnym marynarzom. Takie polityki i procedury obejmują:

a) wyznaczenie rozsądnego okresu czasu, w którym każdy nowo zatrudniony marynarz ma możliwość zaznajomienia się z:

   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 sytuacji nagłych, 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 otrzymania podstawowych informacji w języku, który marynarz rozumie.

Artykuł 14

Sprawność w wypełnianiu służby

1. Celem zapobiegania zmęczeniu, Państwa Członkowskie ustanawiają i realizują okresy spoczynku dla personelu wachtowego 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 szeregowym 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 musi wynosić co najmniej sześć godzin.

4. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 1 i 2 nie muszą obowiązywać w przypadku sytuacji nagłej lub musztry, lub, w przypadku innych warunków, innej wyższej sytuacji operacyjnej.

5. Nie naruszając przepisów 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 wykroczy poza dwa

▼B

dni oraz, że w każdym okresie siedmiu dni zagwarantowane jest co najmniej 70 godzin przeznaczonych na odpoczynek.

6. Państwa Członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty rozmieszczane były w miejscach łatwo dostępnych.

Artykuł 15

Zwolnienie

1. W okolicznościach wyjątkowej konieczności, właściwe władze mogą, jeśli ich zdaniem nie stanowi to zagrożenia dla osób, mienia lub środowiska, wydać zwolnienie zezwalające na określony okres nieprzekraczający sześciu miesięcy dla stanowiska innego niż operator radiowy, z wyjątkami przewidzianymi w odpowiednich rozporządzeniach radiowych, w czasie którego dana osoba nie posiada odpowiedniego świadectwa, pod warunkiem że osoba, której wydane jest zwolnienie, jest odpowiednio wykwalifikowana, by objąć wolne stanowisko w sposób bezpieczny, ku zadowoleniu właściwych władz. Jednakże zwolnienia nie mogą być wydawane kapitanom lub pierwszym oficerom mechanikom, z wyjątkiem okoliczności siły wyższej, a wtedy i tak jedynie na możliwie jak najkrótszy okres czasu.

2. Wszelkie zwolnienie przyznane dla stanowiska przyznawane będzie jedynie osobie posiadającej odpowiednie świadectwo pozwalające jej zająć stanowisko hierarchicznie bezpośrednio niższego szczebla. W przypadku gdy nie istnieje wymóg wydania świadectwa dla niższego stanowiska, zwolnienie może zostać wydane osobie, której kwalifikacje i doświadczenie są, zdaniem właściwych władz, bezsprzecznie równoważne z wymogami obowiązującymi dla stanowiska, jakie należy obsadzić, pod warunkiem że, jeśli osoba taka jest posiadaczem odpowiedniego świadectwa, zostanie ona objęta wymogiem pomyślnego przejścia testu zatwierdzonego przez właściwe władze jako wykazujący, iż zwolnienie takie można bezpiecznie wydać. Dodatkowo właściwe władze zapewniają, aby dane stanowisko zostało obsadzone przez posiadacza odpowiedniego świadectwa możliwie jak najszybciej.

Artykuł 16

Odpowiedzialność Państw Członkowskich w odniesieniu do szkolenia i oceny

1. Państwa Członkowskie wyznaczają władze lub organy, które:

— przeprowadzają szkolenia, określone w art. 3,

— organizują i/lub nadzorują egzaminy, jeżeli są one wymagane,

— wydają świadectwa umiejętności, określone w art. 10 oraz

— udzielają zwolnień przewidzianych w art. 15.

2. Państwa Członkowskie zapewniają, że:

a) wszelkie szkolenia i oceny marynarzy:

   1) posiadają strukturę zgodną ze sporządzonymi programami, w tym takimi metodami i środkami wykonania, procedurami oraz materiałami kursowymi, jakie są niezbędne do osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji; oraz

   2) są przeprowadzane, monitorowane, oceniane oraz wspierane przez osoby wykwalifikowane zgodnie z lit. d), e) i f);

b) osoby przeprowadzające szkolenia lub ocenę na służbie 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;

▼B

c) instruktorzy, osoby nadzorujące lub oceniające posiadają kwalifikacje odpowiednie dla konkretnych rodzajów i poziomów szkolenia lub oceny kompetencji marynarzy, albo na pokładzie, albo na lądzie;

d) każda osoba przeprowadzająca szkolenie marynarzy na służbie, na pokładzie albo na lądzie, które w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa na podstawie niniejszej dyrektywy:

1) zna program szkoleniowy oraz rozumie szczególne cele szkoleniowe dotyczące poszczególnych rodzajów przeprowadzanego szkolenia,

2) posiada kwalifikacje niezbędne do wykonywania zadania, którego dotyczy szkolenie, oraz

3) jeśli szkolenie przeprowadzane jest z wykorzystaniem symulatora:

i) otrzymała odpowiednie wytyczne w zakresie technik instruktażu obejmującego wykorzystanie symulatorów; oraz

ii) zdobyła 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, w pełni rozumie program szkolenia oraz szczególne cele każdego typu przeprowadzanego szkolenia;

f) każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji marynarza na służbie, albo na statku albo na lądzie, jaka w zamierzeniu ma być wykorzystana w kwalifikowaniu do wydania świadectwa:

1) posiada odpowiedni stopień wiedzy i zrozumienia kwalifikacji podlegającej ocenie;

2) posiada odpowiednie kwalifikacje wymagane dla zadania podlegającego ocenie;

3) otrzymała odpowiednie wskazania w zakresie metod i praktyki oceny;

4) zdobyła praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny; oraz

5) jeśli ocena przeprowadzana jest z wykorzystaniem symulatorów, zdobyła praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny na danym rodzaju używanego symulatora podlegającemu nadzorowi oraz ku zadowoleniu doświadczonej osoby oceniającej;

g) w przypadku uznawania przez Państwo Członkowskie kursu szkoleniowego, instytucji szkoleniowej lub kwalifikacji przyznanej przez instytucję szkoleniową jako część jej wymogów dotyczących wydania świadectwa, kwalifikacje i doświadczenie instruktorów i oceniających objęte są w ramach zastosowania norm jakości art. 9. 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 17

Komunikacja pokładowa

Państwa Członkowskie zapewnią, że:

a) bez uszczerbku dla lit. b) i d), na pokładzie statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego zawsze istnieją skuteczne środki ustnego porozumiewania się dotyczącego bezpieczeństwa między wszystkimi członkami załogi statku, w szczególności w odniesieniu

▼B

do prawidłowego i punktualnego odbioru i zrozumienia komunikatów oraz poleceń;

b) na pokładzie statków pasażerskich pływających pod banderą Państwa Członkowskiego oraz na pokładzie statków pasażerskich rozpoczynających i/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 spółka lub kapitan. W stosunku do każdego marynarza istnieje wymóg 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 rozmieszczane, zawierają tłumaczenia na język roboczy;

c) na pokładzie statków pasażerskich, możliwa jest szybka identyfikacja personelu wyznaczonego na rozkładach apeli do pomocy pasażerom w sytuacjach nagłych oraz że posiada on wystarczające w tym celu umiejętności komunikacyjne, uwzględniając właściwe i wystarczające połączenie którychkolwiek z następujących czynników:

i) języka lub języków właściwych dla głównych narodowości pasażerów przewożonych 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 mają wspólny język, czy też nie;

iii) możliwej potrzeby porozumiewania się w sytuacjach nagłych 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 rodzimych;

v) języków, w jakich mogą być ogłaszane komunikaty w sytuacjach nagłych 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 szeregowi marynarze są w stanie porozumiewać się między sobą we wspólnym języku roboczym lub językach roboczych;

▼M2

e) istnieją odpowiednie środki porozumiewania się między statkiem a władzami na lądzie. Porozumiewanie się przebiega zgodnie z rozdziałem V przepis 14 ust. 4 Konwencji SOLAS;

▼B

f) przy przeprowadzaniu kontroli państwowej w porcie na podstawie dyrektywy 95/21/WE, Państwa Członkowskie sprawdzają również, czy statki pływające pod banderą państwa innego niż Państwo Członkowskie spełniają wymogi niniejszego artykułu.

▼B

Artykuł 18

Uznawanie świadectw

▼M4

_____

▼M2

3. Marynarze nieposiadający świadectw określonych 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 przyjęta zgodnie z procedurą określoną poniżej.

a) W przypadku zamiaru uznania przez Państwo Członkowskie, w drodze zatwierdzenia, odpowiednich świadectw wydanych przez państwo trzecie kapitanowi, oficerowi lub operatorowi radiowemu, upoważniających do pełnienia służby na pokładach statku pod banderą tego Państwa Członkowskiego, przedkłada ono Komisji wniosek, wraz z uzasadnieniem, o uznanie tego państwa trzeciego.

   Komisja, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, i ewentualnym udziałem jakiegokolwiek zainteresowanego Państwa Członkowskiego, gromadzi informacje określone w załączniku II oraz przeprowadza ocenę systemów szkolenia i wydawania świadectw w państwie trzecim, o których 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.

b) Decyzję w sprawie uznania państw trzecich podejmuje Komisja, zgodnie z procedurą określoną w art. 23 ust. 2, w ciągu trzech miesięcy od daty wpłynięcia wniosku o uznanie. Jeśli wniosek zostanie zaakceptowany, uznanie pozostaje ważne z zastrzeżeniem przepisów art. 18a.

c) Jeśli w sprawie uznania danego państwa trzeciego nie zapadnie żadna decyzja w terminie ustanowionym w lit. b), Państwo Członkowskie przedkładające wniosek może postanowić o uznaniu państwa trzeciego jednostronnie do chwili podjęcia decyzji zgodnie z procedurą określoną w art. 23 ust. 2.

d) Państwo Członkowskie może postanowić, w odniesieniu do statków pływających po jego banderą, o zatwierdzeniu świadectw wydanych przez państwa trzecie, uznanych przez Komisję, z uwzględnieniem przepisów ujętych w pkt 4 i 5 załącznika II.

e) Uznanie świadectw wydanych przez uznane państwa trzecie i opublikowanych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* seria C przed (…) ([1]) pozostaje ważne. Świadectwa mogą być uznawane przez wszystkie Państwa Członkowskie, jeśli uznanie nie zostało wycofane przez Komisję na podstawie art. 18a.

f) Komisja sporządza i uaktualnia wykaz uznanych państw trzecich. Wykaz zostaje opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* seria C.

▼B

4. Nie naruszając przepisów 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 przepisów rozporządzeń radiowych, w okresie nie przekraczającym trzech miesięcy, na pokładzie statku pływającego pod jego banderą, gdy jest on w posiadaniu odpowiedniego i ważnego świadectwa wydanego i potwierdzonego zgodnie z wymogami przez państwo trzecie, jednak jeszcze niepotwierdzonego do uznania przez zainteresowane Państwo Członkowskie tak, by określić je jako odpo-

([1]) 18 miesięcy od daty wejścia w życie dyrektywy.

▼B

wiednie 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 u właściwych władz.

▼M2

Artykuł 18a

1. Bez względu na kryteria określone w załączniku II, jeżeli Państwo Członkowskie stwierdzi, że uznane państwo trzecie przestało spełniać wymagania Konwencji STCW, niezwłocznie powiadamia Komisję, podając przyczyny. Komisja bezzwłocznie przekazuje sprawę Komitetowi określonemu w art. 23.

2. Nie naruszając kryteriów wyszczególnionych w załączniku II, jeżeli Komisja uzna, że uznane państwo trzecie przestało spełniać wymagania Konwencji STCW, bezzwłocznie powiadamia ona Państwa Członkowskie, podając przyczyny. Komisja bezzwłocznie przekazuje sprawę Komitetowi określonemu w art. 23.

3. W przypadku gdy Państwo Członkowskie zamierza wycofać zatwierdzenie wszystkich świadectw wydanych przez państwo trzecie, bezzwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o swoim zamiarze, podając przyczyny.

4. Komisja, wspomagana przez Agencję, ponownie ocenia uznanie danego państwa trzeciego w celu sprawdzenia, czy to państwo przestrzega wymagań Konwencji STCW.

5. W przypadku gdy 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 do czasu podjęcia środków zmierzających do zapewnienia zgodności z wszystkimi wymaganiami Konwencji STCW.

6. Decyzja w sprawie wycofania uznania podejmowana jest zgodnie z procedurą określoną w art. 23 ust. 2 w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia przez Państwo Członkowskie. Zainteresowane Państwa Członkowskie podejmują właściwe środki w celu wykonania decyzji.

7. Zatwierdzenia poświadczające uznanie świadectw, wydanych zgodnie z art. 5 ustęp 6 przed datą podjęcia decyzji o wycofaniu uznania państwa trzeciego, pozostają ważne. Marynarze posiadający takie zatwierdzenia nie mogą żądać zatwierdzenia uznającego wyższe kwalifikacje, o ile nie wynikają one wyłącznie z nabycia dodatkowego doświadczenia w służbie żeglugi morskiej.

Artykuł 18b

1. Państwa trzecie uznane zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 3 lit. b), w tym również te, o których mowa w art. 18 ust. 3 lit. f), są systematycznie oceniane przez Komisję, wspomaganą przez Agencję, przynajmniej raz na pięć lat, w celu sprawdzenia, czy spełniają one odpowiednie kryteria przedstawione 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 na podstawie art. 20, jak również informacje odnoszące się do sprawozdań z niezależnych ocen przekazanych przez państwa trzecie na podstawie sekcji A-I/7 Kodeksu STCW.

3. Komisja dostarczy Państwom Członkowskim sprawozdanie z wynikami oceny.

▼B

Artykuł 19

Kontrola w państwie 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 w państwie portu przeprowadzanej przez oficerów odpowiednio upoważnionych 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 w państwie portu na podstawie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie zapewniają, aby stosowano wszystkie odpowiednie przepisy i procedury ustanowione w dyrektywie 95/21/WE.

Artykuł 20

Procedury kontroli w państwie portu

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/21/WE, kontrola w państwie portu zgodnie z art. 19 ogranicza się do:

— weryfikacji potwierdzającej, iż każdy marynarz służący na pokładzie, który musi być posiadaczem świadectwa zgodnie z Konwencją STCW, jest w posiadaniu odpowiedniego świadectwa lub ważnego zwolnienia lub też przedstawi dokument dowodzący, iż wniosek o zatwierdzenie zatwierdzający uznanie został złożony u władz w państwie, pod którego banderą służy,

— weryfikacja potwierdzająca, iż liczba i świadectwa marynarzy służących na pokładzie są zgodne z wymogami władz 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 bezsprzeczne powody, by sądzić, iż normy te nie są utrzymywane z powodu wystąpienia któregokolwiek z poniższych przypadków:

— statek uczestniczył w kolizji, osiadł na mieliźnie lub został wyrzucony na brzeg,

— z płynącego, zakotwiczonego lub zacumowanego dokonano zrzutu substancji nielegalnych na podstawie jakiejkolwiek konwencji międzynarodowej,

— statek był prowadzony w sposób błędny lub niebezpieczny, przez co nie przestrzegano środków rejsowych przyjętych przez IMO lub bezpiecznych praktyk i procedur w zakresie nawigacji,

— statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska naturalnego,

— świadectwo zostało uzyskane na zasadzie oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono,

— statek pływa pod banderą państwa, które nie ratyfikowało Konwencji STCW lub na jego pokładzie znajduje się kapitan, oficer lub szeregowy marynarz posiadający świadectwo wydane przez państwo trzecie, które nie ratyfikowało Konwencji STCW.

3. Nie naruszając 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

▼B

poziomie kwalifikacji marynarza ma miejsce właściwa reakcja na sytuacje zagrożenia.

Artykuł 21

Zatrzymanie

Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/21/WE następujące braki, w zakresie, w jakim oficer przeprowadzający kontrolę w państwie portu stwierdził, iż stanowią one zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska naturalnego, stanowią jedyne powody na podstawie niniejszej dyrektywy, z jakich Państwo Członkowskie może zatrzymać statek:

a) brak świadectw u marynarzy, nieposiadanie odpowiednich świadectw, nieposiadanie ważnych zwolnień lub niemożność przedstawienia dowodu w postaci dokumentu zaświadczającego, iż wniosek o zatwierdzenie zatwierdzające uznanie został złożony u władz 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 technicznej z wymogami określonymi dla statku przez państwo, pod którego banderą pływa,

d) nieobecność w czasie wachty osoby posiadającej kwalifikacje konieczne do obsługi sprzętu niezbędnego dla bezpiecznej nawigacji, komunikacji radiowej w zakresie bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczaniu morza,

e) niemożność okazania dowodu biegłości zawodowej w zakresie obowiązków przydzielonych marynarzom w odniesieniu do bezpieczeństwa statku oraz zapobiegania zanieczyszczeniu,

f) niemożność wstawienia na pierwszą wachtę na początku rejsu oraz kolejne wachty zwalniające, osób odpowiednio wypoczętych lub pod jakimkolwiek innym względem zdolnych do wypełniania swych obowiązków.

▼M4

Artykuł 21a

Regularne monitorowanie zgodności

Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji w świetle art. 226 Traktatu, Komisja, wspierana przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu, ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 ([1]) sprawdza, w regularnych odstępach czasu i co najmniej raz na 5 lat, czy Państwa Członkowskie stosują się do minimalnych wymogów zawartych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 21b

Sprawozdanie dotyczące zgodności

Nie później niż dnia 20 października 2010 r., Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające ocenę, sporządzone na podstawie informacji uzyskanych zgodnie z art. 21a. W sprawozdaniu tym Komisja dokonuje analizy przestrzegania niniejszej dyrektywy w Państwach Członkowskich i, w razie potrzeby, przedstawia projekty dodatkowych środków.

([1]) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8. 2002, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 1).

▼B

Artykuł 22

Zmiana

1. Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona zgodnie z procedurą, określoną w art. 23 ust. 2, celem zastosowania, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian w kodeksach międzynarodowych, określonych w art. 1 ust. 16, 17, 18, 23 i 24, które weszły w życie.

▼M2

Niniejsza dyrektywa może również zostać zmieniona zgodnie z tą samą procedurą z zamiarem zastosowania, do celów niniejszej dyrektywy, wszelkich zmian dokonanych w prawodawstwie wspólnotowym.

▼B

2. Rada podejmuje decyzję, zgodnie z warunkami określonymi Traktatem, w sprawie wszelkich zmian w załączniku II, stanowiąc na wniosek, który ma zostać przedłożony przez Komisję w okresie pięciu lat od dnia 25 maja 2003 r. w świetle doświadczenia zdobytego w stosowaniu niniejszej dyrektywy.

3. 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.

▼M1

4. Zmiany w międzynarodowych dokumentach określonych w art. 1 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) ([1]).

▼B

Artykuł 23

Procedura Komitetu

▼M1

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

▼B

2. W przypadku gdy dokonywane jest odniesienie do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

Artykuł 24

Przepisy przejściowe

1. Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie mogą w dalszym ciągu wydawać, uznawać i zatwierdzać świadectwa zgodnie z przepisami stosowanymi przed dniem 1 lutego 1997 r. w odniesieniu do tych marynarzy, którzy rozpoczęli zatwierdzoną służbę na pełnym morzu, dopuszczone programy edukacji i kształcenia lub zatwierdzone kursy szkoleniowe przed dniem 1 sierpnia 1998 r.

([1]) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

▼B

2. Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie mogą w dalszym ciągu odnawiać i ponownie zatwierdzać świadectwa i zatwierdzenia, zgodnie z przepisami obowiązującymi przed dniem 1 lutego 1997 r.

3. W przypadku gdy Państwo Członkowskie, na mocy art. 11, ponownie wydaje lub przedłuży ważność świadectw, które pierwotnie wydało na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 lutego 1997 r., dane Państwo Członkowskie może, według własnego uznania, w sposób następujący zastąpić ograniczenia dotyczące pojemności, umieszczone w pierwotnych świadectwach:

1) wyrazy „zarejestrowane 200 ton brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „500 ton brutto”;

2) wyrazy „zarejestrowane 1 600 ton brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „3 000 ton brutto”.

Artykuł 25

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają systemy kar za naruszanie przepisów krajowych przyjętych na mocy z art. 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, art. 18 ust. 3 i 4, art. 19, 20, 21 i 24 oraz załączników I i II oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich wykonania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Artykuł 26

Komunikat

Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty wszystkich przepisów, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 27

Uchylenie

1. Dyrektywa 94/58/WE, zmieniona dyrektywą, określoną w załączniku III część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań Państw Członkowskich dotyczących ograniczeń czasowych w zakresie transpozycji określonej w załączniku III część B.

2. Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i rozumie się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku IV.

Artykuł 28

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 29

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI SZKOLENIOWE KONWENCJI STCW, OKREŚLONE W ART. 3

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

1. Prawidła określone w niniejszym Załączniku są uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A Kodu STCW, z wyjątkiem prawidła VIII/2 w rozdziale VIII.

   Wszelkie odniesienia do wymogów zawartych w prawidle stanowią również odniesienie do odpowiedniej sekcji części A Kodu STCW.

▼M4

1a. Państwa Członkowskie zapewniają, aby marynarze posiadali odpowiedni poziom znajomości języka, jak to zostało określone w sekcjach A-II/1, A-III/1, A-IV/2 i A-II/4 Kodu STCW, tak aby umożliwić im pełnienie ich szczególnych obowiązków na statku pływającym pod banderą przyjmującego Państwa Członkowskiego.

▼B

2. Część A Kodu STCW zawiera standardy kompetencji, wymagane od kandydatów wnioskujących o wydanie i ponowne zatwierdzenie świadectw uprawnień na podstawie przepisów Konwencji STCW. Celem wyjaśnienia powiązania między zapisami rozdziału VII dotyczącymi świadectw alternatywnych oraz zapisów rozdziałów I, II i IV, umiejętności ustalone w ramach standardów kompetencji, są odpowiednio pogrupowane, na podstawie siedmiu następujących funkcji:

   1. Nawigacja
   2. Przeładunek i sztauowanie
   3. Kontrola funkcjonowania statku i 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 wsparcia.

   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 SEKCJA POKŁADOWA

Prawidło II/1

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

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności 500 ton brutto i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat

▼B

2.2. zatwierdzenie służby na pełnym morzu nie krótszej niż jeden rok w ramach zatwierdzonego programu szkoleniowego obejmującego szkolenie pokładowe spełniające wymogi określone w sekcji A-II/1 Kodu STCW oraz istnienie zapisu dokumentującego ten fakt w zatwierdzonym rejestrze szkoleniowym lub też ukończenie służby na pełnym morzu nie krótszej niż trzy lata

2.3. pełnienie, w czasie wymaganej służby na pełnym morzu, obowiązków w zakresie wachty pomostowej pod nadzorem kapitana lub wykwalifikowanego oficera przez okres co najmniej sześciu miesięcy

2.4. spełnienie mających zastosowanie wymogów rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczących wykonywania zaplanowanych obowiązków w zakresie służby radiowej zgodnie z rozporządzeniami radiowymi

2.5. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnianie wymogów standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/1 Kodu STCW.

Prawidło II/2

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

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności 3 000 ton brutto i powyżej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach pełnomorskich o pojemności 3 000 ton brutto posiada odpowiednie świadectwo.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa:

2.1. spełnia wymogi dotyczące wydawania świadectwa dla oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej oraz ukończył zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w tym charakterze:

2.1.1. do wydania świldcatters dla starszego oficera — co najmniej dwunastomiesięczną oraz

2.1.2. do wydania 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 służby na pełnym morzu pełnił w charakterze starszego oficera;

2.2. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia wymogi standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczące kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto musi posiadać odpowiednie świadectwo.

4. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa:

4.1. do wydania świadectwa dla starszego oficera, spełnienie wymogów stawianych oficerom odpowiedzialnym za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej;

4.2. do wydania świadectwa dla kapitana, spełnienie wymogów stawianych starszym oficerom odpowiedzialnym za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej oraz ukończenie w tym charakterze zatwierdzonej służby na pełnym morzu trwającej co najmniej 36 miesięcy; okres ten może zostać jednak skrócony do nie mniej niż 24 miesięcy, jeśli co najmniej 12 miesięcy tej służby na pełnym morzu pełnił w charakterze starszego oficera;

4.3. ukończenie zatwierdzonego szkolenia oraz spełnianie wymogów standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczących kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto.

▼B

Prawidło II/3

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

Statki nieuczestniczące w rejsach przybrzeżnych

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto nieuczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo obowiązujące dla statków o pojemności 500 ton brutto i więcej.

2. Każdy kapitan służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto nieuczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo obowiązujące dla służby w charakterze kapitana na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto.

Statki uczestniczące w rejsach przybrzeżnych

Oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną

3. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo.

4. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa dla oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną służącego na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych spełnia następujące warunki:

4.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat;

4.2. ukończył:

4.2.1. specjalne szkolenie, w tym odpowiedniego okresu odpowiedniej służby na pełnym morzu, zgodnie z wymogami określonymi przez administrację lub

4.2.2. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w sekcji pokładowej trwającej nie krócej niż trzy lata;

4.3. spełnia mające zastosowanie wymogi rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania zaplanowanych obowiązków radiowych zgodnie z rozporządzeniami radiowymi;

4.4. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczących w rejsach przybrzeżnych.

Kapitan

5. Każdy kapitan służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo.

6. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa dla kapitana służącego na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych spełnia następujące warunki:

6.1. ma ukończone nie mniej niż 20 lat;

6.2. ukończył zatwierdzoną służbę na pełnym morzu trwającą co najmniej 12 miesięcy w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną;

6.3. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące kapitanów na statkach o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczących w rejsach przybrzeżnych.

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.

▼B

Prawidło II/4

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

1. Każdy marynarz szeregowy pełniący wachtę nawigacyjną na statkach pełnomorskich o pojemności 500 ton brutto i więcej, poza marynarzami szeregowymi odbywającymi szkolenie oraz marynarzami szeregowymi, których obowiązki w trakcie pełnienia wachty nie wymagają kwalifikacji, posiadają odpowiednie świadectwo zezwalające im na wykonywanie tych obowiązków.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. ma ukończone nie mniej niż 16 lat;

2.2. ukończył:

2.2.1. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu obejmującą co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie lub

2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze, bądź to na pokładzie statku, w tym zatwierdzony okres służby na pełnym morzu trwający nie mniej niż dwa miesiące;

2.3. spełnia wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.

3. Służba na pełnym morzu, 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 szeregowego.

4. Państwo Członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w sekcji pokładowej trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW w danym Państwie Członkowskim.

ROZDZIAŁ III

SEKCJA SILNIKOWA

Prawidło III/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną w maszynowni z załogą lub wyznaczonych mechaników na służbie w czasowo bezzałogowej maszynowni

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę techniczną w maszynowni z załogą lub wyznaczony mechanik na służbie w czasowo bezzałogowej maszynowni na statku pełnomorskim z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 750 kW i powyżej posiada odpowiednie świadectwo.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. ma ukończone nie mniej 18 rok życia;

2.2. ukończył co najmniej sześciomiesięczną służbę na pełnym morzu w sekcji silnikowej zgodnie z przepisami sekcji A-III/1 Kodu STCW;

2.3. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie trwające co najmniej 30 miesięcy i obejmujące szkolenie pokładowe udokumentowane w zatwierdzonym rejestrze szkoleniowym oraz spełnienie standardów kompetencji określonych w sekcji A-III/1 Kodu STCW.

▼B

Prawidło III/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla starszych mechaników i drugich mechaników na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej

1. Każdy starszy mechanik i drugi mechanik na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. spełnia wymogi dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną oraz:

2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika — co najmniej dwunastomiesięczne zatwierdzone doświadczenie w służbie na statku pełnomorskim w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz

2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika — co najmniej trzydziestosześciomiesięczna zatwierdzona służba na statku pełnomorskim, z czego co najmniej 12 miesięcy służby pełnił w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji posiadając niezbędne kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;

2.2. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnienie standardów kompetencji określonych w sekcji A-III/2 Kodu STCW.

Prawidło III/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla starszych mechaników i drugich mechaników na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej między 750 kW a 3 000 kW

1. Każdy starszy mechanik oraz drugi mechanik na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej między750 kW a 3 000 kW posiada odpowiednie świadectwo.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. spełnia wymogi dotyczące udzielenia świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną oraz:

2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika, co najmniej dwunastomiesięczne zatwierdzone doświadczenia w służbie na statku pełnomorskim w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz

2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika, co najmniej dwudziestoczteromiesięczna zatwierdzona służba na statku pełnomorskim, z czego co najmniej 12 miesięcy służby pełnił posiadając kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;

2.2. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnienie standardów kompetencji określonych w sekcji A-III/3 Kodu STCW.

3. Każdy mechanik posiadający kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej może pełnić funkcję starszego mechanika na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej poniżej 3 000 kW, pod warunkiem że pełnił co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji a świadectwo jest w ten sposób zatwierdzone.

Prawidło III/4

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla szeregowych marynarzy pełniących wachtę w maszynowni z załogą lub wyznaczonych do pełnienia służby w czasowo bezzałogowej maszynowni

1. Każdy marynarz szeregowy pełniący wachtę w maszynowni z załogą lub wyznaczony do pełnienia służby w czasowo bezzałogowej maszynowni na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi

▼B

o sile napędowej wynoszącej 750 kW i powyżej, poza marynarzami szeregowymi odbywającymi szkolenie oraz marynarzami, których obowiązki wachtowe nie wymagają kwalifikacji, musi posiadać odpowiednie świadectwo zezwalające im na wykonywanie tych obowiązków.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:

2.1. ma ukończone nie mniej niż 16 lat;

2.2. ukończył:

2.2.1. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu obejmującą co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie lub

2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze bądź to na pokładzie statku, w tym zatwierdzony okres służby na pełnym morzu trwający co najmniej dwa miesiące;

2.3. spełnia wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.

3. Służba na pełnym morzu, szkolenie i doświadczenie wymagane w ppkt 2.2.1 i 2.2.2 związane jest z funkcjami w zakresie pełnienia wachty w maszynowni i obejmuje wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego mechanika lub wykwalifikowanego marynarza szeregowego.

4. Państwo Członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w sekcji silnikowej trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW dla danego Państwa Członkowskiego.

ROZDZIAŁ IV

PERSONEL RADIOKOMUNIKACYJNY I RADIOWY

Uwaga wyjaśniająca

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

Prawidło IV/1

Zastosowanie

1. Z wyjątkiem ust. 3, przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do personelu radiowego na statkach pływających w ramach Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) zgodnie z wymogami określonymi w konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami.

2. Do dnia 1 lutego 1999 r. personel radiowy na statkach spełniających wymogi określone w Konwencji SOLAS, obowiązującej bezpośrednio przed dniem 1 lutego 1992 r. spełnia wymogi określone w Konwencji STCW, obowiązującej przed dniem 1 grudnia 1992 r.

3. Od personelu radiowego na statkach, w stosunku do których nie istnieje obowiązek spełnienia przepisów dotyczących GMDSS znajdujących się w rozdziale IV Konwencji SOLAS, nie wymaga się spełnienia przepisów niniejszego rozdziału. Mimo powyższego, personel radiowy na tych statkach musi spełniać wymogi określone w rozporządzeniach radiowych. Administracja zapewnia, iż w stosunku do takiego personelu radiowego wydaje się lub uznaje odpowiednie świadectwa zgodnie z rozporządzeniami radiowymi.

Prawidło IV/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla personelu radiowego 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

▼B

uznane przez administrację zgodnie z przepisami rozporządzeń radiowych.

2. Dodatkowo, każda osoba wnioskująca o wydanie świadectwa, zgodnie z niniejszym prawidłem, dotyczącego służby na statku, który musi, na mocy Konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami, być wyposażony w instalację radiową, spełnia następujące warunki:

2.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat oraz

2.2. ukończyła zatwierdzoną edukację i kształcenia oraz spełnia standardy kompetencji określonych 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 szeregowych marynarzy na zbiornikowcach

1. Oficerowie i szeregowi marynarze, którym przydzielono konkretne obowiązki i zadania związane z ładunkiem i sprzętem przeładunkowym na zbiornikowcach oprócz szkolenia wymaganego na mocy prawidła VI/1 ukończyli na lądzie zatwierdzony kurs w zakresie pożarnictwa oraz ukończyli:

1.1. co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu na zbiornikowcach celem zdobycia odpowiedniej znajomości bezpiecznych praktyk operacyjnych; lub

1.2. zatwierdzony kurs skoncentrowany na zaznajomieniu się z zbiornikowcami obejmujący co najmniej program nauczania podany w sekcji A-V/1 Kodu STCW.

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

1.3. tak przyjęty okres nie jest krótszy niż jeden miesiąc;

1.4. zbiornikowiec ma pojemność wynoszącą poniżej 3 000 ton brutto;

1.5. czas trwania każdego rejsu, w którym uczestniczy zbiornikowiec w tym okresie nie przekracza 72 godzin;

1.6. cechy operacyjne zbiornikowca oraz liczba rejsów oraz operacji ładowania i wyładowywania 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 ładowanie i wyładowywanie oraz tranzyt lub przeładunek ładunku, oprócz spełniania wymogów określonych w ppkt 1.1 lub 1.2:

2.1. posiadają doświadczenie odpowiednie dla ich obowiązków na tym rodzaju zbiornikowca, na którym odbywają służbę; oraz

2.2. ukończyli 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 dla tego Państwa Członkowskiego, można uznać, iż marynarze spełnili wymogi określone w ppkt 2.2, jeśli odbyli oni służbę w odpowiednim charakterze na pokładzie danego zbiornikowca w okresie co najmniej jednego roku w okresie poprzedzających pięciu lat.

4. Administracje zapewniają, że odpowiednie świadectwo jest wydawane kapitanom i oficerom posiadającym kwalifikacje zgodnie z ust. 1 lub 2, odpowiednio, lub, aby odpowiednio zatwierdzone zostało istniejące świadectwo. Każdy marynarz szeregowy posiadający takie kwalifikacje otrzymuje odpowiednie świadectwo.

▼B

Prawidło V/2

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

1. Niniejsze *prawidło* stosuje się do kapitanów, oficerów, marynarzy szeregowych oraz innego personelu służącego na pokładzie statków pasażerskich ro-ro uczestniczących w rejsach międzynarodowych. Administracje określają odpowiedniość stosowania tych wymogów względem personelu służącego na statkach pasażerskich ro-ro uczestniczących w rejsach krajowych.

2. Przed przyznaniem im obowiązków pokładowych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro, marynarze ukończyli szkolenie wymagane w ust. 4-8 poniżej zgodnie z ich charakterem, obowiązkami i zadaniami.

3. Marynarze, w stosunku, do których istnieje wymóg szkolenia zgodnie z ust. 4, 7 i 8 w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat podejmują odpowiednie szkolenie odświeżające ►M3 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 sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończyli 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 ro-ro ukończyli 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 ro-ro ukończył 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, którym wyznaczono zadanie bezpośredniej odpowiedzialności za zaokrętowanie i sprowadzenie na ląd pasażerów, ładowanie lub rozładowywanie, zabezpieczanie ładunku oraz zamknięcie otworów załadunkowych w kadłubie statków pasażerskich ro-ro ukończyli 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 sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończyli zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysem i zachowania ludzkiego określone w sekcji A-V/2, ust. 5 Kodu STCW.

9. Administracje zapewniają, że każdej osobie, która została uznana za posiadającą odpowiednie kwalifikacje na podstawie przepisów niniejszego prawidła został wydany dowód ukończenia szkolenia w formie dokumentu.

▼M3

Prawidło V/3

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

1) Niniejsze prawidło stosuje się do kapitanów, oficerów, marynarzy szeregowych oraz innego personelu służącego na pokładzie statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie ro-ro, uczestniczących w rejsach międzynarodowych. Administracje określają odpowiedniość stosowania tych wymogów względem personelu służącego na statkach pasażerskich uczestniczących w rejsach krajowych.

2) Przed przyznaniem im obowiązków pokładowych na pokładzie statków pasażerskich, marynarze ukończyli szkolenie wymagane ust. 4–8 poniżej zgodnie z ich funkcją, obowiązkami i zadaniami.

▼M3

3) Marynarze, w stosunku do których istnieje wymóg szkolenia zgodnie z ust. 4, 7 i 8 poniżej, 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 sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ukończył 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 ukończył 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 ukończyli 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 sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ukończyli zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania sytuacjami kryzysowymi i zachowania ludzkiego określone w sekcji A-V/3, ust. 5 Kodu STCW.

9) Administracje zapewniają, że każdej osobie, która została uznana za posiadającą odpowiednie kwalifikacje, na podstawie przepisów niniejszego prawidła został wydany dowód ukończenia szkolenia w formie dokumentu.

▼B

ROZDZIAŁ VI

FUNKCJE DOTYCZĄCE NAGŁYCH WYPADKÓW, 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 otrzymują podstawowe szkolenie lub instrukcje w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z sekcją A-VI/1 Kodu STCW oraz spełniają odpowiedni standard kompetencji w niej określony.

Prawidło VI/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych oraz szybkich łodziach ratunkowych

1. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe spełnia następujące warunki:

1.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat;

1.2. ukończył co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu lub uczestnictwo w zatwierdzonym kursie szkoleniowym oraz zatwierdzoną, co najmniej sześciomiesięczną służbę na pełnym morzu;

1.3. spełnia standardy kompetencji wymaganych do wydania świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa i łodziach ratunkowych określonych w sekcji A-VI/2, ust. 1-4, Kodu STCW.

2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych spełnia następujące warunki:

▼B

2.1. jest posiadaczem świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe;

2.2. uczestniczył w zatwierdzonym kursie szkoleniowym;

2.3. spełnianie standardów kompetencji wymaganych do wydania świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych określonych w sekcji A-VI/2, ust. 5-8, Kodu STCW.

Prawidło VI/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wyszkolenia w zakresie pożarnictwa zaawansowanego

1. Marynarze wyznaczeni do kontrolowania działań w zakresie pożarnictwa pomyślnie ukończyli 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 spełniają odpowiedni standard kompetencji w niej określony.

2. W przypadkach, gdy szkolenie w zakresie pożarnictwa zaawansowanego nie jest uwzględnione w ramach kwalifikacji wymaganych do otrzymania świadectwa, wydawane jest specjalne świadectwo lub, stosownie do przypadku, dowód w formie dokumentu wskazujące, iż jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym w zakresie pożarnictwa zaawansowanego.

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 spełniają standard kompetencji w zakresie pierwszej pomocy medycznej określony w sekcji A-VI/4, ust. 1, 2 i 3, Kodu STCW.

2. Marynarze wyznaczeni do odpowiedzialności za opiekę medyczną na pokładzie statków spełniają 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, dowód w formie dokumentu wskazujący, iż jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub opieki medycznej.

ROZDZIAŁ VII

ŚWIADECTWA ALTERNATYWNE

Prawidło VII/1

Wydawanie świadectw alternatywnych

1. Nie naruszając wymogów dotyczących wydawania świadectw ustanowionych w rozdziałach II i III niniejszego Załącznika, Państwa Członkowskie mogą zdecydować się wydawać lub zatwierdzać wydawanie świadectw innych niż określone w prawidłach zawartych w tych rozdziałach, pod warunkiem że:

1.1. Związane funkcje i poziomy odpowiedzialności, jakie widnieć mają na świadectwach i zatwierdzeniach wybrane są spośród tych identycznych z tymi 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 zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełniają wymogi dotyczące standardów kompetencji określonych w odpowiednich sekcjach Kodu STCW i zgodnie z ustaleniami sekcji A-VII/1 tego Kodu, w stosunku do funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwach i zatwierdzeniach;

1.3. kandydaci ukończyli uznaną służbę na pełnym morzu odpowiednią do wykonywania funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwie. Minimalny czas trwania służby na pełnym morzu musi jest równoważny z czasem trwania służby na pełnym morzu określonym w rozdziałach II

▼B

i III niniejszego Załącznika. Minimalny czas trwania służby na pełnym morzu nie może jednak być krótszy niż określony w sekcji A-VII/2 Kodu STCW;

1.4. kandydaci wnioskujący o wydanie świadectwa mający wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym spełniają mające zastosowanie wymogi zawarte w prawidłach znajdujących się w rozdziale IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania wyznaczonych obowiązków radiowych zgodnie z rozporządzeniami radiowymi;

1.5. świadectwa wydawane są zgodnie z wymogami art. 11 oraz przepisami rozdziału VII Kodu STCW.

2. Zgodnie z niniejszym rozdziałem żadne świadectwo nie może zostać wydane, jeśli Państwo Członkowskie nie przekazało Komisji informacji wymaganych na mocy Konwencji STCW.

Prawidło VII/2

Wydawanie świadectw dla marynarzy

Każdy marynarz wykonujący jakąkolwiek funkcję lub zespół funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3 lub AII/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 posiada odpowiednie świadectwo.

Prawidło VII/3

Zasady regulujące wydawanie świadectw alternatywnych

1. Państwo Członkowskie decydujące się na wydanie lub zatwierdzenie wydania świadectw alternatywnych musi zapewnia poszanowanie następujących zasad:

1.1. nie jest wprowadzany w życie żaden system wydawania świadectw alternatywnych, jeśli nie zapewnia on pewnego poziomu bezpieczeństwa na morzu oraz nie ma skutku zapobiegania zanieczyszczeniu co najmniej równoważnego temu, jaki przewidują pozostałe rozdziały;

1.2. wszelkie ustalenie wydawania świadectw alternatywnych wydawanych zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału zapewniają wymienność świadectw z tymi wydanymi na podstawie przepisów pozostałych rozdziałów.

2. Zasada wymienności w ust. 1 zapewnia, że:

2.1. marynarze, którzy uzyskali świadectwa na podstawie ustaleń w rozdziałach II i/lub III oraz marynarze uzyskujący świadectwa na podstawie rozdziału VII są w stanie pełnić służbę na statkach posiadających tradycyjną lub inne formy organizacji pokładowej;

2.2. marynarze nie są wyszkoleni na potrzeby specjalnych ustaleń pokładowych w sposób zmniejszający ich zdolność zastosowania umiejętności w innym miejscu

3. Przy wydawaniu wszelkich świadectw zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, uwzględnia się następujące zasady:

3.1. wydanie świadectw alternatywnych nie jest samo w sobie wykorzystywane, aby:

3.1.1. redukować liczbę załogi na pokładzie,

3.1.2. obniżać rzetelność zawodu lub „obniżać poziom umiejętności” marynarzy albo

3.1.3. usprawiedliwiać przyznanie połączonych obowiązków pełnienia wachty w maszynowni oraz wachty nadzorczej jednej osobie posiadającej świadectwo, podczas jakiejkolwiek 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 zawarte w ust. 1 i 2 niniejszego prawidła zapewniają zachowanie kwalifikacji oficerów pokładowych oraz mechaników.

▼M2

ZAŁĄCZNIK II

KRYTERIA UZNAWANIA PAŃSTW TRZECICH, KTÓRE WYDAŁY ŚWIADECTWO LUB Z UPOWAŻNIENIA KTÓRYCH TAKIE ŚWIADECTWO, OKREŚLONE W ART. 18 UST. 3 LIT. a) ZOSTAŁO WYDANE

1. Państwo trzecie musi być stroną Konwencji STCW.

2. Komitet ds. Bezpieczeństwa na Morzu musi stwierdzić, że państwo trzecie w pełni i wyczerpująco wprowadziło w życie przepisy Konwencji STCW.

3. Komisja, wspomagana przez Agencję, z ewentualnym udziałem zainteresowanego Państwa Członkowskiego, musi potwierdzić, wszelkimi niezbędnymi środkami, które mogą obejmować inspekcję infrastruktury i procedur, że wymagania dotyczące standardów wiedzy fachowej, wydawania i zatwierdzania 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 uzgadnia 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, że marynarze ubiegający się o uznanie świadectw dotyczących funkcji na szczeblu kierowniczym posiadają odpowiedni zakres wiedzy na temat ustawodawstwa morskiego Państwa Członkowskiego odnoszącego się do funkcji, do których wykonywania zostali dopuszczeni.

6. Jeśli Państwo Członkowskie zamierza uzupełnić analizę przestrzegania warunków przez państwo trzecie o ocenę niektórych morskich instytutów szkoleniowych, postępuje ono zgodnie z przepisami sekcji A-I/6 Kodeksu STCW.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa i jej zmiany

(określona w art. 27)

Dyrektywa Rady 94/58/WE (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28)

Dyrektywa Rady 98/35/WE (Dz.U. L 172 z 17.6.1998, str. 1)

CZĘŚĆ B

Nieprzekraczalne terminy transpozycji do prawa krajowego

(określone w art. 27)

Dyrektywa	Nieprzekraczalny termin transpozycji
94/58/WE	31 grudnia 1995 r.
98/35/WE	25 maja 1999 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 94/58/WE	Niniejsza dyrektywa
artykuł 1	artykuł 2
artykuł 2	artykuł 3
artykuł 3	artykuł 4
artykuł 3a ust. 1, 2 i 3	artykuł 5 ust. 1, 2 i 3
artykuł 3a ust. 4 pkt 1	artykuł 5 ust. 4 lit. a)
artykuł 3a ust. 4 pkt 2	artykuł 5 ust. 4 lit. b)
artykuł 3a ust. 5 i 6	artykuł 5 ust. 5 i 6
artykuł 3a ust. 7 pkt 1, 2 i 3	artykuł 5 ust. 7 lit. a), b) i c)
artykuł 3a ust. 8, 9 i 10	artykuł 5 ust. 8, 9 i 10
artykuł 4 lit. a)–z)	artykuł 1 ust. 1-26
artykuł 4 (aa)	artykuł 1 ust. 27
artykuł 4 (ab)	artykuł 1 ust. 28
artykuł 4 (ac)	artykuł 1 ust. 29
artykuł 4 (ad)	artykuł 1 ust. 30
artykuł 4 (ae)	artykuł 1 ust. 31
artykuł 5	artykuł 6
artykuł 5a	artykuł 7
artykuł 5b ust. 1 i 2	artykuł 8 ust. 1 i 2
artykuł 5b ust. 3 pkt 1, 2 i 3	artykuł 8 ust. 3 lit. a), b) i c)
artykuł 5b ust. 4	artykuł 8 ust. 4
artykuł 5c ust. 1 pkt 1-4	artykuł 9 ust. 1 lit a)–d)
artykuł 5c ust. 2 pkt 1, 2 i 3	artykuł 9 ust. 2 lit. a), b) i c)
artykuł 5c ust. 3	artykuł 9 ust. 3
artykuł 5d ust. 1 i 2	artykuł 10 ust. 1 i 2
artykuł 5d ust. 3 pkt 1-5	artykuł 10 ust. 3 lit a)–e)
artykuł 5d ust. 4 pkt 1 i 2	artykuł 10 ust. 4 lit. a) i b)
artykuł 5e ust. 1 pkt 1 i 2	artykuł 11 ust. 1 lit. a) i b)
artykuł 5e ust. 2-5	artykuł 11 ust. 2-5
artykuł 5f ust. 1 pkt 1, 2 i 3	artykuł 12 ust. 1 lit. a), b) i c)
artykuł 5f ust. 2	artykuł 12 ust. 2
artykuł 5g ust. 1 pkt 1-5	artykuł 13 ust. 1 lit. a), b) i c)
artykuł 5g ust. 2	artykuł 13 ust. 2
artykuł 5g ust. 3 pkt 1	artykuł 13 ust. 3 lit. a)
artykuł 5g ust. 3 pkt 1 1.1 i 1.2	artykuł 13 ust. 3 lit. a) ppkt i) i ii)
artykuł 5g ust. 3 pkt 2	artykuł 13 ust. 3 lit. b)
artykuł 5h	artykuł 14
artykuł 6	artykuł 15
artykuł 7	artykuł 16
artykuł 8 ust. 1, 2 i 3	artykuł 17 lit. a), b) i c)
artykuł 8 ust. 3 lit. a)–e)	artykuł 17 lit. c) ppkt i)–v)

▼B

Dyrektywa 94/58/WE	Niniejsza dyrektywa
artykuł 8 ust. 4, 5 i 6	artykuł 17 lit. d), e) i f)
artykuł 9	artykuł 18
artykuł 10	artykuł 19
artykuł 10a	artykuł 20
artykuł 11	artykuł 21
artykuł 12	artykuł 22
artykuł 13	artykuł 23
artykuł 13a	artykuł 24
—	artykuł 25 ([1])
artykuł 14	artykuł 26
—	artykuł 27
—	artykuł 28
—	artykuł 29
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
—	załącznik III
—	załącznik IV

([1]) Dyrektywa 98/35/WE art. 2 ust. 3.