**Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.**

►**B** **DIRECTIVA 2001/25/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din 4 aprilie 2001**

**privind nivelul minim de formare a navigatorilor**

(JO L 136, 18.5.2001, p. 17)

Astfel cum a fost modificată prin:

| | | Jurnalul Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | NR. | Pagina | Data |
| ►**M1** | Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002 | L 324 | 53 | 29.11.2002 |
| ►**M2** | Directiva 2003/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 | L 326 | 28 | 13.12.2003 |
| ►**M3** | Directiva 2005/23/CE a Comisiei din 8 martie 2005 | L 62 | 14 | 9.3.2005 |
| ►**M4** | Directiva 2005/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 | L 255 | 160 | 30.9.2005 |

▼B

# DIRECTIVA 2001/25/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

## din 4 aprilie 2001

## privind nivelul minim de formare a navigatorilor

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 80 alineatul (2) al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat [2],

întrucât:

(1) Directiva 94/58/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de formare a navigatorilor [3] a fost modificată substanțial [4]; din motive de logică și claritate, este, prin urmare, necesară codificarea directivei menționate.

(2) Măsurile luate la nivelul Comunității în domeniul securității maritime și al prevenirii poluării pe mare trebuie să fie în conformitate cu normele și standardele adoptate la nivel internațional.

(3) În concluziile sale din 25 ianuarie 1993 cu privire la siguranța maritimă și la prevenirea poluării în Comunitate, Consiliul a luat notă de importanța factorului uman pentru siguranța navigației.

(4) În Rezoluția sa din 8 iunie 1993 privind o politică comună pentru siguranța maritimă [5], Consiliul a stabilit obiectivul de eliminare a echipajelor insuficient calificate și a acordat prioritate acțiunilor Comunității care vizează consolidarea formării și educației prin dezvoltarea de standarde comune pentru nivelurile minime de formare a personalului care exercită funcții esențiale, inclusiv problema utilizării unei limbi comune la bordul vaselor Comunității.

(5) În Rezoluția sa din 24 martie 1997 [6] privind o nouă strategie pentru a mări competitivitatea transporturilor maritime ale Comunității, Consiliul intenționează să promoveze încadrarea în muncă a navigatorilor Comunității și a personalului de coastă; în acest scop, Consiliul a căzut de acord că ar trebui luate măsuri pentru a ajuta sectorul transporturilor maritime din Comunitate să se străduiască în continuare pentru creșterea calității și îmbunătățirea competitivității sale, prin asigurarea în continuare a unei formări de înaltă calitate a navigatorilor Comunității de toate rangurile și a personalului de coastă.

(6) Standardele de formare pentru acordarea brevetelor de calificare profesională navigatorilor variază de la un stat membru la altul; diversitatea legislațiilor naționale din domeniul formării la care se referă prezenta directivă nu asigură un nivel consecvent al formării necesare pentru siguranța maritimă.

---

[1] JO C 14, 16.1.2001, p. 41.
[2] Avizul Parlamentului European din 12 decembrie 2000 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 12 martie 2001.
[3] JO L 319, 12.12.1994, p. 28. Directivă modificată de Directiva 98/35/CE (JO L 172, 17.6.1998, p. 1).
[4] A se vedea anexa III partea B.
[5] JO C 271, 7.10.1993, p. 1.
[6] JO C 109, 8.4.1997, p. 1.

▼B

(7) Directivele 89/48/CEE ([1]) și 92/51/CEE ([2]) ale Consiliului privind sistemul general de recunoaștere a diplomelor și formării profesionale se aplică profesiilor din domeniul maritim, acoperite de prezenta directivă; acestea contribuie la facilitarea respectării obligațiilor instituite prin tratat, de desființare a obstacolelor pentru libera circulație a persoanelor și serviciilor între statele membre.

(8) Recunoașterea reciprocă a diplomelor și certificatelor prevăzută de directive privind sistemul general menționat anterior nu garantează întotdeauna un nivel de formare standardizat pentru toți navigatorii care servesc la bordul vaselor ce arborează pavilionul unui stat membru; cu toate acestea, acest lucru este esențial din punctul de vedere al securității maritime.

(9) Este, prin urmare, esențial să se definească un nivel minim de formare pentru navigatorii din Comunitate; este oportun ca măsurile din acest domeniu să se bazeze pe standardele de formare deja adoptate la nivel internațional și anume Convenția din 1978 a Organizației Maritime Internaționale (OMI) privind standardele de pregătire a navigatorilor, de brevetare și de efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW), astfel cum a fost revizuită în 1995; toate statele membre sunt participante la această convenție.

(10) Statele membre pot să stabilească standarde cu nivel mai ridicat decât standardele minime stabilite prin Convenția STCW și prin prezenta directivă.

(11) Normele Convenției STCW, cuprinse în anexa I la prezenta directivă, ar trebui să fie suplimentate cu prevederile obligatorii conținute în partea A din Codul STCW; partea B din Codul STCW cuprinde recomandări de orientări destinate să ajute statele părți la Convenția STCW și persoanele implicate în implementarea, aplicarea sau executarea măsurilor sale să ducă la îndeplinirea în întregime și pe deplin a convenției într-un mod uniform.

(12) Pentru îmbunătățirea siguranței maritime și prevenirea poluării pe mare, prin prezenta directivă trebuie stabilite dispoziții privind perioadele minime de odihnă pentru personalul de cart, în conformitate cu Convenția STCW; aceste dispoziții trebuie aplicate fără a aduce atingere prevederilor Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 referitoare la Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) ([3]).

(13) În scopul consolidării securității maritime și prevenirii pierderilor de vieți omenești și a poluării maritime, este necesară îmbunătățirea comunicării între membrii echipajului la bordul navelor care navighează în apele Comunității.

(14) Personalul de la bordul navelor de pasageri desemnat pentru a ajuta pasagerii în situații de urgență ar trebui să fie capabil să comunice cu pasagerii.

(15) Echipajele care servesc la bordul navelor-tanc, care transportă încărcături nocive sau poluante, ar trebui să fie capabile să acționeze în mod eficient pentru prevenirea accidentelor și să facă față situațiilor de urgență; este foarte important ca între căpitan, ofițeri și ceilalți marinari cu grade inferioare să se stabilească o comunicare corespunzătoare, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 17.

([1]) JO L 19, 24.1.1989, p. 16.
([2]) JO L 209, 24.7.1992, p. 25. Directivă modificată ultima dată de Directiva 2000/5/CE a Comisiei (JO L 54, 26.2.2000, p. 42).
([3]) JO L 167, 2.7.1999, p. 33.

▼B

(16) Sunt necesare măsuri pentru a garanta că navigatorii care deţin brevete emise de un stat terţ au un nivel de competenţă echivalent cu cel impus de Convenţia STCW.

(17) Pentru a atinge acest obiectiv, este necesară definirea de criterii comune pentru recunoaşterea brevetelor străine în Comunitate; stabilirea criteriilor comune pentru recunoaşterea de către statele membre a brevetelor emise de un stat terţ trebuie să se bazeze pe standardele privind formarea şi brevetarea adoptate în cadrul Convenţiei STCW.

(18) În beneficiul securităţii pe mare, statele membre ar trebui să recunoască calificările care demonstrează nivelul cerut de formare, numai când acestea sunt emise de către sau în numele statelor participante la Convenţia STCW al cărei Comitet de Securitate Maritimă (CSM) al OMI a stabilit că au aplicat sau continuă să aplice în întregime standardele prezentate în acea convenţie; pentru perioada intermediară, până când CSM va fi în măsură să efectueze o astfel de verificare, este necesară o procedură de recunoaştere preliminară a brevetelor.

(19) Atunci când este cazul, institutele maritime, programele şi cursurile de formare trebuie să fie inspectate; în consecinţă, este necesar să se stabilească criteriile pentru astfel de inspecţii.

(20) Este necesară instituirea unui comitet pentru a sprijini Comisia în realizarea sarcinilor legate de acţiunea de recunoaştere a brevetelor emise de institutele de formare sau administraţiile dintr-un stat terţ.

(21) Statele membre, ca autorităţi portuare, sunt solicitate să consolideze siguranţa şi să prevină poluarea în apele teritoriale ale Comunităţii, cu prioritate prin inspecţii ale vaselor care arborează pavilionul unui stat terţ care nu a ratificat Convenţia STCW, asigurându-se că vasele care arborează pavilionul unui stat terţ nu mai beneficiază de un tratament mai favorabil.

(22) Este indicat ca în prezenta directivă să fie incluse dispoziţii cu privire la controlul statului portului, până la modificarea Directivei 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind aplicarea, în ceea ce priveşte flota care utilizează porturile Comunităţii şi navighează în apele aflate sub jurisdicţia statelor membre, a standardelor internaţionale pentru siguranţa navelor, prevenirea poluării şi condiţiile de viaţă şi de muncă de la bordul navei (controlul statului portului) ([1]), cu scopul de a transfera directivei în cauză dispoziţiile pentru controlul statului portului care sunt incluse în articolul 17 litera (f) şi în articolele 19-21 din prezenta directivă.

(23) Este necesară asigurarea procedurilor de adaptare a prezentei directive la schimbările din convenţiile şi codurile internaţionale.

(24) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive sunt adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea autorităţii de aplicare conferite de Comisie ([2]).

(25) Consiliul va trebui să revizuiască anexa II, având în vedere experienţa dobândită din aplicarea prezentei directive, acţionând pe baza unei propuneri prezentate de către Comisie până la data de 25 mai 2003.

(26) Până la data de 1 februarie 2002, statelor membre ar trebui să fie autorizate să accepte pe navele lor navigatori care sunt titulari ai brevetelor emise în conformitate cu prevederile care se aplicau înainte de 1 februarie 1997, data intrării în vigoare a Convenţiei

([1]) JO L 157, 7.7.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată de Directiva 1999/97/CE a Comisiei (JO L 331, 23.12.1999, p. 67).

([2]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

STCW revizuite, cu condiția ca acei navigatori să-și fi început serviciul sau formarea înainte de 1 august 1998.

(27) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele pentru transpunerea directivelor prezentate în anexa III partea B,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

*Articolul 1*

**Definiții**

În sensul prezentei directive:

1. prin „căpitan” se înțelege persoana care deține comanda navei;
2. prin „ofițer” se înțelege un membru al echipajului, altul decât căpitanul, desemnat în această funcție în conformitate cu actele cu putere de lege sau normele administrative naționale sau, în absența unei astfel de desemnări, prin acord colectiv sau cutumă;
3. prin „ofițer de punte” se înțelege un ofițer calificat în conformitate cu prevederile capitolului II din anexa I;
4. prin „ofițer secund” se înțelege ofițerul următor în rang după căpitan, căruia îi revine comanda navei în cazul incapacității căpitanului;
5. prin „ofițer mecanic” se înțelege un ofițer calificat în conformitate cu prevederile de la capitolul III al anexei I;
6. prin „ofițer mecanic șef” se înțelege ofițerul mecanic principal, responsabil cu propulsia mecanică și cu funcționarea și întreținerea instalațiilor mecanice și electrice ale navei;
7. prin „ofițer mecanic secund” se înțelege ofițerul mecanic următor în rang după ofițerul mecanic șef, căruia îi revine responsabilitatea propulsiei mecanice, precum și a funcționării și întreținerii instalațiilor mecanice și electrice ale navei, în cazul incapacității ofițerului mecanic șef;
8. prin „ofițer mecanic asistent” se înțelege o persoană care se instruiește pentru a deveni ofițer mecanic și care este desemnat în conformitate cu actele cu putere de lege sau cu normele administrative naționale;
9. prin „radio-operator de bord” se înțelege o persoană care este titularul unui certificat corespunzător emis sau recunoscut de autoritățile competente, în baza prevederilor regulamentului radiocomunicațiilor, definit ca atare la punctul (18);
10. prin „marinar” se înțelege un membru al echipajului, altul decât căpitanul sau un ofițer;
11. prin „navă maritimă” se înțelege o navă, alta decât cele care navighează exclusiv în apele interioare sau foarte apropiate de apele protejate ori în zonele în care se aplică regulamentele portuare;
12. prin „navă care arborează pavilionul unui stat membru” se înțelege o navă înregistrată într-un stat membru și care arborează pavilionul acestuia în conformitate cu legislația sa; o navă care nu corespunde acestei definiții este considerată ca o navă care arborează pavilionul unui stat terț;
13. prin „călătorii în apropierea coastei” se înțeleg călătoriile în vecinătatea unui stat membru așa cum sunt definite de acel stat membru;
14. prin „putere de propulsie” se înțelege puterea de ieșire nominală continuă maximă totală, în kilowați, a tuturor mecanismelor de

▼B

propulsie principale ale navei, care este înscrisă pe certificatul de înmatriculare al navei sau pe un alt document oficial;

15. prin „tanc petrolier” se înțelege o navă construită și utilizată pentru transportul încărcăturilor de petrol și de produse petroliere în vrac;

▼M1

16. „tanc pentru transportul produselor chimice” înseamnă o navă construită sau adaptată și utilizată la transportul în vrac al oricărui produs lichid enumerat în capitolul 17 din Codul internațional al produselor chimice în vrac, în versiunea sa actualizată;

17. „tanc pentru transportul gazelor lichefiate” înseamnă o navă construită sau adaptată și utilizată la transportul în vrac al oricărui gaz lichefiat sau al oricărui produs enumerat în capitolul 19 din Codul internațional al transportatorilor de gaze, în versiunea sa actualizată;

18. „regulamentele radiocomunicațiilor” înseamnă regulamentele radiocomunicațiilor revizuite, adoptate la Conferința radio administrativă mondială pentru serviciul mobil, în versiunea lor actualizată;

▼B

19. prin „navă de pasageri” se înțelege o navă maritimă care transportă mai mult de 12 pasageri;

20. prin „vas de pescuit” se înțelege un vas utilizat pentru prinderea peștelui sau a altor resurse vii marine;

▼M1

21. „Convenția STCW” înseamnă Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart și se aplică în situațiile relevante ținându-se seama de dispozițiile tranzitorii din articolul VII și din regula I/15 din Convenție și include, după caz, dispozițiile aplicabile din Codul STCW, toate aceste dispoziții fiind aplicate în versiunea lor actualizată;

22. „responsabilitățile radio” includ, după caz, efectuarea cartului și întreținerea tehnică și reparațiile tehnice realizate în conformitate cu regulamentele radiocomunicațiilor, Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare (1974) (Convenția SOLAS) și, la latitudinea fiecărui stat membru, recomandările pertinente ale Organizației Maritime Internaționale (OMI), în versiunea lor actualizată;

23. „navă de pasageri ro-ro” înseamnă o navă de pasageri cu spații pentru încărcătură ro-ro sau spații de categorie specială, astfel cum sunt definite în Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată;

24. „Codul STCW” înseamnă Codul privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), astfel cum a fost adoptat prin Rezoluția 2 la Conferința STCW a Părților din 1995, în versiunea sa actualizată.

▼B

25. prin „funcție” se înțelege un grup de sarcini, îndatoriri și responsabilități, așa cum sunt specificate în Codul STCW, necesare pentru funcționarea navei, ocrotirea vieții omenești pe mare sau protecția mediului marin;

26. prin „companie” se înțelege proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi managerul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea în ceea ce privește funcționarea navei de la armator și care, prin asumarea unei astfel de responsabilități, a fost de acord să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse pentru companie de aceste regulamente;

27. prin „brevet de conformitate” se înțelege un brevet emis și aprobat în conformitate cu prezenta directivă și care atestă capacitatea titularului legal al acestuia de a servi și îndeplini funcțiile care decurg din nivelul de responsabilitate specificat în brevet, pe o navă care

▼B

are tipul, tonajul, puterea și mijloacele de propulsie specificate, în timp ce ea este angajată în călătoria specifică respectivă;

28. prin „serviciu maritim” se înțelege serviciul la bordul unei nave relevant pentru emiterea unui brevet, a unui certificat sau a altei atestări;

29. prin „aprobat” se înțelege aprobarea dată de un stat membru în conformitate cu normele de pregătire și formare maritimă pentru serviciul pe navele care arborează pavilionul său;

30. prin „stat terț” se înțelege orice stat care nu este stat membru;

31. prin „lună” se înțelege o lună calendaristică sau 30 de zile cumulate din perioade care sunt mai mici de o lună.

*Articolul 2*

**Domeniul de aplicare**

Prezenta directivă se aplică navigatorilor menționați în această directivă, care servesc la bordul navelor maritime ce arborează pavilionul unui stat membru, cu excepția:

— navelor de război, auxiliarelor navale sau a altor nave deținute sau care sunt folosite de un stat membru și angajate numai în servicii guvernamentale și necomerciale;

— vaselor de pescuit;

— iahturilor de croazieră care nu sunt implicate în comerț;

— navelor din lemn de construcție primitivă.

*Articolul 3*

**Formarea și brevetarea**

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că navigatorii care servesc pe navele prevăzute la articolul 2 primesc o formare minimă în conformitate cu cerințele Convenției STCW, așa cum sunt formulate în anexa I a prezentei directive și sunt titulari de brevete definite la articolul 4 sau de certificate de conformitate definite la punctul (27) al articolului 1.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că acei membri ai echipajului care trebuie să fie titulari ai unui brevet în conformitate cu Regula III/10.4 din Convenția SOLAS sunt instruiți și dispun de un brevet în conformitate cu prezenta directivă.

▼M4

*Articolul 4*

**Brevetul**

Prin „brevet” se înțelege un document valabil, indiferent de denumirea sa, emis de autoritatea competentă a unui stat membru sau cu autorizarea acesteia, în conformitate cu articolul 5 și cu cerințele enunțate în anexa I.

▼B

*Articolul 5*

**Brevetele și declarațiile oficiale de aprobare**

(1) Brevetele sunt emise în conformitate cu articolul 10.

▼B

(2) Brevetele pentru căpitani, ofițeri și radio-operatorii de bord sunt aprobate de statul membru așa cum prevede prezentul articol.

▼M2

(3) Brevetele se eliberează în conformitate cu Regula I/2 alineatul (1) din Convenția STCW.

▼B

(4) În ceea ce privește radio-operatorii de bord, statele membre pot:

(a) să includă, în vederea examinării pentru eliberarea unui certificat conform regulamentului radiocomunicațiilor, cunoștințele suplimentare necesare prevăzute de regulile aplicabile;

(b) să emită un certificat separat care să indice că titularul are cunoștințele suplimentare cerute de regulamentele aplicabile.

(5) La latitudinea unui stat membru, declarațiile oficiale de aprobare pot fi incluse în formatul brevetelor eliberate, așa cum prevede secțiunea A-I/2 din Codul STCW. Dacă este astfel inclus, formularul utilizat este cel prezentat în secțiunea A-I/2 alineatul (1). Dacă este emis în alt mod, formularul utilizat pentru declarațiile oficiale de aprobare este cel prezentat la alineatul (2) din secțiunea respectivă. ►M2 Aprobările se eliberează în conformitate cu articolul VI alineatul (2) din Convenția STCW. ◄

(6) Un stat membru care recunoaște un brevet conform procedurii prevăzute la articolul 18 alineatul (3) litera (a) aprobă acel certificat pentru a atesta recunoașterea sa. Formularul utilizat pentru declarația oficială de aprobare este cel prezentat în Codul STCW secțiunea A-I/2 alineatul (3).

(7) Declarațiile oficiale de aprobare prevăzute la alineatele (5) și (6):

(a) pot fi emise ca documente separate;

(b) au fiecare un număr unic atribuit, cu excepția cazului în care declarațiilor oficiale de aprobare care atestă emiterea unui brevet li se poate atribui același număr cu cel al brevetului respectiv, cu condiția ca acel număr să fie unic

și

(c) expiră fiecare imediat ce brevetul aprobat a expirat sau a fost retras, suspendat sau anulat de statul membru sau statul terț care l-a emis și, în orice caz, într-o perioadă de cinci ani de la data emiterii lui.

(8) Calitatea în care titularul unui brevet este autorizat să servească la bordul navei este specificată în formularul declarației oficiale de aprobare în termeni identici cu cei utilizați în cerințele de siguranță aplicabile privind angajarea personalului în statul membru respectiv.

(9) Un stat membru poate utiliza un formular diferit de formularul prezentat în secțiunea A-I/2 a Codului STCW, cu condiția ca cel puțin informațiile necesare să fie furnizate în caractere romane și cifre arabe, ținând seama de variațiile permise conform secțiunii A-I/2.

(10) Sub rezerva articolului 18 alineatul (4), originalul oricărui brevet cerut de prezenta directivă trebuie să fie disponibil la bordul navei pe care servește titularul acestuia.

*Articolul 6*

**Cerințe privind formarea**

Formarea impusă în temeiul articolului 3 are o formă care să permită dobândirea cunoștințelor teoretice și aptitudinilor practice prevăzute în anexa I, în special în privința utilizării echipamentului de salvare a vieților și de stingere a incendiilor, și este aprobată de autoritatea competentă sau de organismul desemnat de fiecare stat membru.

▼B

*Articolul 7*

**Principii care guvernează călătoriile în apropierea coastei**

(1) În definirea călătoriilor în apropierea coastei, statele membre nu impun cerințe privind formarea, experiența sau brevetarea navigatorilor care servesc la bordul navelor care au dreptul să arboreze pavilionul unui alt stat membru sau al unei alte părți la Convenția STCW și care sunt angajate în astfel de călătorii într-un mod care are drept consecință cerințe mai severe pentru acești navigatori decât pentru cei care servesc la bordul navelor care arborează pavilionul statului respectiv. În nici un caz, un stat membru nu impune, pentru navigatorii care servesc la bordul navelor care arborează pavilionul unui alt stat membru sau al unei alte părți la Convenția STCW, cerințe mai severe în raport cu dispozițiile prezentei directive cu privire la navele care nu sunt angajate în călătorii în apropierea coastei.

(2) În ceea ce privește navele autorizate să arboreze pavilionul unui stat membru, angajate în mod regulat în călătoriile în apropierea coastei unui alt stat membru sau a unei alte țări participante la Convenția STCW, statul membru al cărui pavilion o navă are dreptul să-l arboreze prescrie cerințele pentru formarea, experiența și brevetarea navigatorilor care servesc pe astfel de nave la un nivel cel puțin egal cu cel al statului membru sau al părții la Convenția STCW lângă a cărei coastă este angajată nava, cu condiția ca ele să nu fie mai severe în raport cu dispozițiile prezentei directive cu privire la navele care nu sunt angajate în călătoriile din apropierea coastei. Navigatorii care servesc pe o navă care își prelungește călătoria peste ceea ce un stat membru definește ca fiind o călătorie în apropierea coastei și care intră în apele care nu sunt prevăzute în această definiție trebuie să îndeplinească cerințele corespunzătoare din prezenta directivă.

(3) Un stat membru poate oferi unei nave care are dreptul să arboreze pavilionul său, avantajele prevederilor pentru călătoria în apropierea coastei din prezenta directivă, atunci când este angajată regulat în largul coastei unei țări neparticipante la Convenția STCW pentru călătoriile din apropierea coastei, așa cum sunt acestea definite de acel stat membru.

(4) La decizia cu privire la definirea călătoriilor în apropierea coastei și la condițiile de pregătire și formare cerute în acest domeniu în conformitate cu alineatele (1)-(3), Comisiei îi sunt comunicate de statele membre detaliile referitoare la dispozițiile pe care le-au adoptat.

▼M4

*Articolul 7a*

**Prevenirea fraudei și a altor practici ilegale**

(1) Statele membre adoptă și pun în aplicare măsurile necesare pentru prevenirea și sancționarea fraudei și a altor practici ilegale privind procedura de certificare sau brevetele eliberate și vizate de autoritățile lor competente și prevăd sancțiuni care trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.

(2) Statele membre desemnează autoritățile naționale competente pentru a depista și a combate frauda și alte practici ilegale și pentru a face schimb de informații cu autoritățile competente ale celorlalte state membre și ale țărilor terțe cu privire la eliberarea brevetelor pentru navigatori.

Statele membre informează de îndată celelalte state membre și Comisia cu privire la coordonatele respectivelor autorități naționale competente.

Statele membre informează, de asemenea, de îndată, orice țară terță cu care au încheiat un acord în conformitate cu norma I/10 punctul 1.2 din Convenția STCW cu privire la coordonatele respectivelor autorități naționale competente.

▼M4

(3) La cererea statului membru gazdă, autoritățile competente ale unui alt stat membru prezintă o confirmare sau o infirmare scrisă a autenticității brevetelor navigatorilor, a vizelor corespunzătoare sau a oricărui alt titlu de calificare, eliberate în respectivul alt stat membru.

▼B

*Articolul 8*

**Sancțiunile penale sau disciplinare**

(1) Statele membre stabilesc procesele și procedurile pentru investigarea imparțială a oricăror incompetențe, fapte sau omisiuni raportate, care pot constitui amenințări directe la siguranța vieții sau proprietății pe mare sau a mediului marin, din partea titularilor de brevete sau declarații oficiale de aprobare emise de acel stat membru în legătură cu performanța lor în îndeplinirea sarcinilor legate de brevetele lor și pentru retragerea, suspendarea și anularea unor astfel de brevete din acest motiv și pentru prevenirea fraudei.

(2) Fiecare stat membru prevede sancțiunile penale sau disciplinare pentru cazurile în care prevederile legislației naționale care conferă valabilitate prezentei directive nu sunt respectate în ceea ce privește navele care au drept să arboreze pavilionul său sau navigatorii brevetați corespunzător de acesta.

(3) Asemenea sancțiuni penale sau disciplinare sunt prevăzute și aplicate îndeosebi în cazurile în care:

(a) o companie sau un căpitan a angajat o persoană care nu este titulara brevetului prevăzut de prezenta directivă;

(b) un căpitan a autorizat ca o persoană care nu este titulară a brevetului cerut, a dispensei valabile sau care nu are documentul cerut de articolul 18 alineatul (4) să exercite o funcție sau să servească într-o calitate care, conform prezentei directive, trebuie încredințată unei persoane titulare a unui brevet de conformitate

sau

(c) o persoană a obținut prin fraudă sau documente falsificate un angajament pentru a îndeplini orice funcție sau serviciu la orice nivel de competență, care conform prezentei directive trebuie să fie îndeplinită de o persoană care deține un brevet sau o dispensă.

(4) Statele membre în jurisdicția cărora se află o companie sau o persoană care este considerată în mod clar ca fiind responsabilă sau având cunoștință despre orice neconformitate aparentă cu prezenta directivă prevăzută la alineatul (3) cooperează cu oricare alt stat membru sau alte părți la Convenția STCW care le informează despre intenția sa de a formula o acțiune în cadrul jurisdicției sale.

*Articolul 9*

**Standarde de calitate**

(1) Fiecare stat membru garantează că:

(a) toate activitățile de formare, evaluare a competenței, eliberare a brevetelor și a aprobărilor și de revalidare efectuate prin organisme neguvernamentale sau entități aflate sub autoritatea acestora sunt supravegheate continuu printr-un sistem de standarde de calitate pentru a asigura îndeplinirea unor obiective definite, inclusiv cele referitoare la calificările și experiența instructorilor și evaluatorilor;

(b) atunci când organismele sau entitățile guvernamentale realizează astfel de activități, există un sistem de standarde de calitate;

▼B

(c) obiectivele pregătirii și formării, precum și standardele de competență aferente și care urmează să fie îndeplinite sunt clar definite și sunt identificate niveluri de cunoștințe, înțelegere sau calificare corespunzătoare pentru examinările și evaluările impuse conform Convenției STCW; obiectivele și standardele de calitate aferente pot fi specificate separat pentru diversele cursuri sau programe de formare și cuprind administrarea sistemului de brevetare;

(d) domeniile de aplicare ale standardelor de calitate cuprind administrarea sistemelor de brevetare, toate cursurile și programele de formare, examinările și evaluările efectuate de către sau sub autoritatea fiecărui stat membru, precum și calificările și experiența cerute instructorilor și evaluatorilor, având în vedere principiile, sistemele, controalele și revizuirile asigurării interne a calității stabilite pentru a garanta atingerea obiectivelor definite.

(2) Statele membre garantează, de asemenea, că evaluările independente ale acumulării de cunoștințe, înțelegere, aptitudini și competență și ale activităților de evaluare precum și ale conducerii sistemelor de brevetare sunt efectuate la intervale de cel mult cinci ani, de persoane calificate care nu sunt implicate în activitățile respective, pentru a verifica dacă:

(a) toate măsurile pentru controlul supravegherea la nivel intern, precum și acțiunile de urmărire respectă dispozițiile prevăzute și procedurile documentate și dacă sunt eficiente pentru a asigura atingerea obiectivelor definite;

(b) rezultatele fiecărei evaluări independente sunt înregistrate în documente și prezentate celor responsabili cu domeniul de evaluare;

(c) au fost luate măsuri la timp pentru a corecta deficiențele.

(3) Un raport pentru fiecare evaluare efectuată în conformitate cu alineatul (2) este transmis Comisiei de către statul membru implicat, într-o perioadă de șase luni de la data evaluării.

*Articolul 10*

**Standardele medicale. Emiterea și înregistrarea brevetelor**

(1) Statele membre stabilesc standarde pentru starea sănătății navigatorilor, în special în ceea ce privește acuitatea vizuală și auzul.

(2) Statele membre garantează că brevetele sunt eliberate numai candidaților care respectă cerințele prezentului articol.

(3) Fiecare candidat la brevetare trebuie să dovedească în mod satisfăcător:

(a) identitatea sa;

(b) faptul că vârsta sa nu este mai mică decât cea prevăzută în regulamentele din anexa I, care au relevanță pentru brevetul solicitat;

(c) îndeplinirea standardelor privind stare de sănătate, stabilite de statul membru, în special în ceea ce privește acuitatea vizuală și auzul și faptul că posedă un document valabil care să ateste starea sa de sănătate, emis de un medic calificat, recunoscut de autoritatea competentă a statului membru;

(d) încheierea serviciul maritim și formările obligatorii respective prevăzute în regulamentele din anexa I, care se referă la brevetul solicitat;

(e) respectarea standardelor de competență prevăzute în regulamentele din anexa I, care se referă la aptitudinile, funcțiile și nivelurile care urmează să fie identificate în declarația oficială de aprobare a brevetului.

▼B

(4) Fiecare stat membru își asumă răspunderea:

(a) pentru păstrarea unui registru sau a unor registre cu toate brevetele și declarațiile oficiale de aprobare pentru căpitani și ofițeri și, dacă este cazul, pentru marinari, care sunt emise, au expirat sau au fost revalidate, suspendate, anulate sau declarate pierdute sau distruse și cu dispensele emise;

(b) pentru ca informațiile referitoare la statutul unor astfel de brevete, declarații oficiale de aprobare și dispense să fie puse la dispoziția altor state membre sau altor părți la Convenția STCW și companii care solicită verificarea autenticității și valabilității brevetelor care le sunt prezentate de navigatorii care doresc recunoașterea acestora sau angajarea la bordul unei nave.

*Articolul 11*

**Revalidarea brevetelor și certificatelor**

(1) Fiecare căpitan, ofițer sau radio-operator de bord care este titularul unui brevet eliberat sau recunoscut conform oricăruia dintre capitolele anexei I cu excepția capitolului VI, care este în serviciul maritim sau intenționează să se întoarcă pe mare după o perioadă petrecută pe uscat, este verificat dacă îndeplinește în continuare condițiile pentru serviciul maritim, la intervale de maxim cinci ani astfel încât:

(a) să respecte standardele de sănătate medicală prevăzute de articolul 10;

(b) să dovedească competența sa profesională continuă în conformitate cu secțiunea A-I/11 din Codul STCW.

(2) Pentru continuarea serviciului maritim la bordul navelor pentru care au fost stabilite prin acord la nivel internațional cerințe de formare speciale, fiecare căpitan, ofițer sau radio-operator de bord își finalizează cu succes formarea corespunzătoare aprobată.

(3) Fiecare stat membru compară standardele de competență impuse candidaților pentru brevetele emise înainte de 1 februarie 2002, cu cele specificate pentru brevetul de conformitate din partea A din Codul STCW și stabilește necesitatea de a solicita titularilor unor astfel de brevete să efectueze o perfecționare corespunzătoare și o formare sau evaluare actualizată.

Cursurile de perfecționare și actualizare sunt aprobate și includ schimbările din regulamentele relevante naționale și internaționale, care se referă la siguranța vieții pe mare și la protecția mediului marin și țin seama de orice actualizare a standardelor respective de competență.

(4) Fiecare stat membru, în colaborare cu cei implicați, elaborează sau susțin elaborarea structurii cursurilor de perfecționare și actualizare, așa cum prevede secțiunea A-I/11 din Codul STCW.

(5) În scopul actualizării cunoștințelor căpitanilor, ofițerilor și radio-operatorilor de bord, fiecare stat membru garantează că textele modificărilor recente aduse regulamentelor naționale și internaționale referitoare la siguranța vieții pe mare și la protecția mediului marin sunt disponibile pentru navele care au dreptul să arboreze pavilionul său.

*Articolul 12*

**Utilizarea simulatoarelor**

(1) Standardele de performanță și celelalte prevederi prezentate în secțiunea A-I/12 din Codul STCW și alte astfel de cerințe prevăzute în partea A din Codul STCW pentru brevetul respectiv, sunt respectate cu privire la:

▼B

(a) toate formările obligatorii, pe bază de simulator;

(b) orice evaluare a competenței impusă de partea A din Codul STCW care este efectuată prin intermediul unui simulator;

(c) orice demonstrație, prin intermediul unui simulator, a competenței continue impuse de partea A din Codul STCW.

(2) Simulatoarele instalate sau puse în funcțiune înainte de 1 februarie 2002, la latitudinea fiecărui stat membru, pot fi scutite de conformitatea integrală cu standardele de performanță prevăzute la alineatul (1).

*Articolul 13*

**Responsabilitățile companiilor**

(1) În conformitate cu alineatele (2) și (3), statele membre consideră companiile responsabile pentru repartizarea navigatorilor pentru serviciul pe navele lor, în conformitate cu prezenta directivă, și impun fiecărei companii să garanteze că:

(a) fiecare navigator repartizat pe oricare dintre navele sale este titularul unui brevet de conformitate, corespunzător prevederilor prezentei directive și așa cum a fost stabilit de statul membru;

(b) navele sale sunt echipate cu personal în conformitate cu cerințele aplicabile ale unui stat membru referitoare la normele de siguranță pentru angajarea personalului;

(c) documentația și datele relevante pentru toți navigatorii angajați pe navele sale sunt actualizate și ușor accesibile și includ, fără să fie limitate la aceasta, documentația și datele referitoare la experiența, formarea, starea sănătății și competența lor în ceea ce privește responsabilitățile încredințate;

(d) la repartizarea lor pe oricare dintre navele sale, navigatorii sunt familiarizați cu sarcinile lor specifice și cu toate dispozitivele, instalațiile, echipamentul, procedurile și caracteristicile navei care sunt importante pentru responsabilitățile curente sau în caz de urgență;

(e) echipajul navei poate să-și coordoneze în mod eficient activitățile într-o situație de urgență și să îndeplinească funcțiile vitale pentru siguranță sau pentru prevenirea sau diminuarea poluării.

(2) Companiile, căpitanii și membrii echipajului au, fiecare în parte, responsabilitatea de a se asigura că obligațiile prezentate în acest articol sunt duse la îndeplinire în întregime și că alte astfel de măsuri, dacă este necesar, sunt luate pentru a garanta că fiecare membru al echipajului poate, prin cunoștințele și informațiile sale, să aibă o contribuție însemnată la funcționarea navei în deplină siguranță.

(3) Compania asigură instrucțiuni scrise pentru căpitanii fiecărei nave la care se aplică prezenta directivă, care să prezinte politicile și procedurile ce trebuie urmate pentru ca tuturor navigatorilor care sunt recent angajați la bordul navei să li se acorde o posibilitate de a se familiariza cu echipamentul de la bord, cu procedurile de lucru și cu alte aranjamente necesare pentru o îndeplinire corectă a îndatoririlor lor, înainte de a li se repartiza sarcinile. Astfel de politici și proceduri includ:

(a) alocarea unei perioade rezonabile de timp, în care fiecare navigator nou angajat va avea posibilitatea de a se familiariza cu:

(i) echipamentul specific pe care navigatorul îl va utiliza sau cu care va lucra și

(ii) efectuarea cartului, siguranța, protecția mediului specifice navei și procedurile și pregătirile de urgență pe care un navigator trebuie să le cunoască pentru a-și îndeplini în mod corespunzător îndatoririle și

▼B

(b) desemnarea unui membru bine informat al echipajului, care va fi responsabil și va garanta că fiecărui navigator recent angajat i se acordă posibilitatea de a primi informațiile esențiale într-o limbă pe care navigatorul o înțelege.

*Articolul 14*

**Compatibilitatea cu regimul de lucru**

(1) În scopul prevenirii oboselii, statele membre stabilesc și impun perioade de odihnă pentru personalul care efectuează cartul și solicită ca organizarea cartului să fie aranjată astfel încât eficiența personalului respectiv să nu fie afectată de oboseală și responsabilitățile să fie organizate astfel încât pentru primul cart de la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi de schimb persoanele să fie suficient de odihnite și în formă pentru datorie din alte puncte de vedere.

(2) Toate persoanele care sunt desemnate în schimburi ca ofițer responsabil al unui cart sau ca marinar care face parte dintr-un cart trebuie să poată avea cel puțin 10 ore de odihnă într-o perioadă de 24 de ore.

(3) Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, una dintre ele fiind de cel puțin 6 ore.

(4) Cerințele pentru perioadele de odihnă, formulate la alineatele (1) și (2), nu trebuie aplicate în cazul unei urgențe sau al unei formări sau în alte condiții operaționale excepționale.

(5) Fără a aduce atingere alineatelor (2) și (3), perioada minimă de 10 ore poate fi redusă la minim șase ore consecutive, cu condiția ca o astfel de reducere să nu se extindă peste două zile și ca la fiecare perioadă de șapte zile să fie prevăzute cel puțin 70 de ore de odihnă.

(6) Statele membre impun ca orarele cartului să fie afișate într-un loc ușor accesibil.

*Articolul 15*

**Dispensa**

(1) În condiții excepționale, autoritățile competente pot, dacă în opinia lor acest lucru nu pune în pericol persoanele, bunurile sau mediul înconjurător, să emită o dispensă care să admită o perioadă specificată de cel mult șase luni o persoană într-un post, altul decât cel de radio-operator de bord, cu excepția cazurilor prevăzute în Regulamentele radiocomunicațiilor, post pentru care nu deține un brevet de conformitate, cu condiția ca acea persoană pentru care este emisă dispensa să fie calificată în mod adecvat pentru a putea să ocupe postul vacant în condiții de siguranță acceptabile pentru autoritățile competente. Cu toate acestea, dispensele nu se acordă pentru postul de căpitan sau de ofițer mecanic șef, cu excepția cazurilor de forță majoră și atunci numai pe perioade cât mai scurte posibil.

(2) Orice dispensă acordată pentru un post se acordă numai unei persoane brevetate corespunzător pentru ocuparea postului imediat inferior. Atunci când pentru postul inferior nu se cere brevetarea, poate fi emisă o dispensă unei persoane a cărei calificare și experiență sunt, în opinia autorităților competente, echivalente în mod clar cu cerințele pentru postul ce urmează a fi ocupat, cu condiția ca, dacă o astfel de persoană nu posedă un brevet de conformitate, să fie obligată să treacă un test acceptat de autoritățile competente și care să demonstreze că o astfel de dispensă poate fi emisă fără probleme. În plus, autoritățile competente se asigură că postul în discuție este ocupat cât mai curând posibil de titularul unui brevet de conformitate.

▼B

*Articolul 16*

**Responsabilitățile statelor membre cu privire la formare și evaluare**

(1) Statele membre desemnează autoritățile sau organismele care:

— oferă formarea prevăzută la articolul 3;

— organizează și supraveghează examinările eventuale necesare;

— emit brevetele prevăzute la articolul 10;

— acordă dispensele prevăzute la articolul 15.

(2) Statele membre se asigură că:

(a) toate formările și evaluările navigatorilor sunt:

1. structurate în conformitate cu programe scrise care includ metodele și mijloacele de distribuire, procedurile și materialele de curs care sunt necesare pentru a atinge standardele de competență prevăzute și

2. conduse, monitorizate, evaluate și susținute de persoane calificate în conformitate cu literele (d)-(f);

(b) persoanele care conduc formarea sau evaluarea la bordul navei în funcțiune, o efectuează numai când o astfel de formare sau evaluare nu afectează negativ funcționarea normală a navei și când aceste persoane își pot dedica timpul și atenția pentru formare sau evaluare;

(c) instructorii, supraveghetorii și evaluatorii sunt calificați corespunzător pentru tipurile și nivelurile speciale de formare sau evaluare a competenței navigatorilor la bord sau pe uscat;

(d) orice persoană care conduce o formare a unui navigator la locul de muncă la bord sau pe uscat, care este destinată să îi permită navigatorului dobândirea cunoștințelor necesare pentru obținerea unui brevet în temeiul prezentei directive:

1. cunoaște programul de formare și înțelege obiectivele specifice ale formării pentru un anumit tip de formare realizat;

2. este calificată pentru sarcinile pentru care a fost făcută formarea;

3. dacă efectuează formarea folosind un simulator:

(i) a primit recomandările pedagogice adecvate în ceea ce privește tehnicile de formare pe care le implică utilizarea simulatoarelor;

(ii) a dobândit experiență operațională practică pe un anumit tip de simulator ce urmează să fie utilizat;

(e) orice persoană responsabilă cu supravegherea formării unui navigator la locul de muncă, formare destinată să îi permită navigatorului dobândirea calificărilor necesare pentru obținerea unui brevet, înțelege perfect programul de formare și a obiectivele specifice pentru fiecare tip de formare care urmează să se desfășoare;

(f) orice persoană care conduce o evaluare a competenței unui navigator la locul de muncă, la bordul navei sau pe uscat, pentru a stabili dacă acesta dispune de calificările necesare pentru obținerea unui brevet:

1. are un nivel corespunzător de cunoștințe și înțelegere a competenței ce urmează să fie evaluată;

2. este calificată pentru sarcinile pentru care a fost făcută evaluarea;

3. a primit indicații corespunzătoare privind metodele și practica de evaluare;

▼B

4. a dobândit experiență practică în domeniul evaluării;

5. dacă evaluarea ce trebuie condusă implică utilizarea simulatoarelor, a dobândit experiență practică în evaluarea pe anumite tipuri de simulatoare utilizate sub supravegherea unui evaluator experimentat, care s-a declarat mulțumit;

(g) în cazul în care un stat membru recunoaște un curs de formare, o instituție de formare sau o calificare acordată de o instituție de formare, ca făcând parte din cerințele sale pentru emiterea unui brevet, calificările și experiența instructorilor și evaluatorilor sunt respectate la aplicarea prevederilor cu privire la standardele de calitate din articolul 9. Astfel de calificări, experiențe și aplicări ale standardelor de calitate includ formarea corespunzătoare cu privire la tehnicile de predare, metodele și practicile de formare și evaluare și respectă toate cerințele aplicabile de la literele (d)-(f).

*Articolul 17*

**Comunicarea la bord**

Statele membre asigură că:

(a) fără a aduce atingere literelor (b) și (d), la bordul tuturor navelor care arborează pavilionul unui stat membru există, în permanență, mijloace locale pentru comunicarea verbală eficientă între toți membrii echipajului navei în legătură cu siguranța, în special cu privire la recepția corectă și la timp și înțelegerea mesajelor și instrucțiunilor;

(b) la bordul tuturor navelor de pasageri care arborează pavilionul unui stat membru și la bordul tuturor navelor de pasageri care încep sau termină o călătorie într-un port al unui stat membru, cu scopul de a asigura eficiența echipajului în probleme de siguranță, este stabilită o limbă comună de lucru care este înregistrată în jurnalul de bord.

Compania sau căpitanul, după caz, stabilește limba de lucru adecvată. Este obligatoriu ca fiecare navigator să o înțeleagă și, când este cazul, să dea ordine, instrucțiuni și să raporteze în acea limbă.

Dacă limba de lucru nu este o limbă oficială a statului membru, toate planurile și listele care trebuie să fie afișate includ traducerile în limba de lucru;

(c) la bordul navelor de pasageri, personalul desemnat cu rolul de a ajuta pasagerii în situații de urgență este ușor de identificat și are abilități de comunicare suficiente pentru scopul respectiv, luându-se în considerare combinația potrivită a următorilor factori:

(i) limba sau limbile corespunzătoare principalelor cetățenii ale pasagerilor care efectuează o anume călătorie;

(ii) probabilitatea ca o capacitate de utilizare a vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată asigura un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, chiar dacă pasagerul și membrul echipajului vorbesc sau nu o limbă comună;

(iii) posibila necesitate de a comunica pe perioada unei urgențe prin alte mijloace (de exemplu, prin demonstrație, semne sau atragerea atenției asupra amplasării instrucțiunilor, stațiilor de convocare, dispozitivelor de salvare sau căilor de evacuare), atunci când comunicarea verbală este imposibilă;

(iv) măsura în care pasagerilor le-au fost furnizate instrucțiunile de siguranță complete în limba sau limbile natale;

(v) limbile în care pot fi transmise anunțurile de urgență în timpul unei urgențe sau al unui antrenament pentru a comunica pasa-

▼B

gerilor indicațiile pentru situații critice și pentru a permite membrilor responsabili ai echipajului să ajute pasagerii;

(d) la bordul tancurilor petroliere, tancurilor chimice și tancurilor cu gaze lichefiate, care arborează pavilionul unui stat membru, căpitanul, ofițerii și marinarii sunt capabili să comunice unul cu celălalt în una sau mai multe limbi de lucru comune;

▼M2

(e) există mijloace adecvate de comunicare între navă și autoritățile de pe mal. Aceste comunicații se realizează în conformitate cu capitolul V, regla 14 alineatul (4) din Convenția SOLAS.

▼B

(f) atunci când se efectuează controlul portuar statal, în conformitate cu Directiva 95/21/CE, statele membre verifică, de asemenea, dacă navele care arborează pavilionul unui stat terț se conformează prezentului articol.

*Articolul 18*

**Recunoașterea brevetelor**

▼M4

_____

▼M2

(3) Navigatorii care nu sunt titulari ai brevetelor prevăzute la articolul 4 pot fi autorizați să lucreze pe nave sub pavilionul unui stat membru, dacă s-a adoptat o decizie privind recunoașterea brevetelor respective ale acestora în conformitate cu procedura următoare:

(a) un stat membru care intenționează să recunoască, prin aprobare, brevetele adecvate eliberate de o țară terță unui căpitan, ofițer sau operator radio, pentru a lucra pe o navă sub pavilionul respectivului stat membru, prezintă Comisiei o cerere motivată de recunoaștere a acelei țări terțe.

Comisia, sprijinită de Agenția Europeană pentru Securitate Maritimă (denumită în continuare „agenția”) și cu posibila implicare a oricărui stat membru interesat, colectează informațiile prevăzute în anexa II și realizează o evaluare a sistemelor de formare și de brevetare ale țării terțe pentru care a fost introdusă cererea de recunoaștere, pentru a verifica dacă țara în cauză respectă toate dispozițiile Convenției STCW și dacă s-au luat măsurile corespunzătoare pentru prevenirea fraudei în materie de brevete;

(b) decizia de recunoaștere a unei țări terțe se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 23 alineatul (2) în termen de trei luni de la data introducerii cererii de recunoaștere. Dacă se acordă, recunoașterea este valabilă sub rezerva dispozițiilor articolului 18a;

(c) dacă în termenul prevăzut la litera (b) nu se ia nici o decizie privind recunoașterea țării terțe în cauză, statul membru care prezintă cererea poate decide să recunoască țara terță în mod unilateral până când se ia o decizie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 23 alineatul (2);

(d) un stat membru poate decide, în ceea ce privește navele aflate sub pavilionul său, să aprobe brevetele eliberate de țări terțe recunoscute de către Comisie, luându-se în considerare dispozițiile anexei II alineatele (4) și (5);

(e) recunoașterile brevetelor eliberate de țări terțe recunoscute și publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, seria C, înainte de (…) ([1]) rămân valabile. Aceste recunoașteri pot fi folosite de

([1]) 18 luni după data intrării în vigoare a directivei.

▼M2

către toate statele membre, dacă nu au fost revocate de către Comisie în conformitate cu articolul 18a;

(f) Comisia întocmește și actualizează o listă a țărilor terțe care au fost recunoscute. Lista se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, seria C.

▼B

(4) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (6), un stat membru poate, dacă circumstanțele o cer, să permită unui navigator să servească într-un post, altul decât cel de ofițer radio sau de radio-operator de bord, cu excepția celor prevăzute în regulamentul radiocomunicațiilor, pe o perioadă care să nu depășească trei luni, la bordul unei nave care arborează pavilionul său, cât timp deține un brevet de conformitate valabil, emis și aprobat după cum impune un stat terț, dar care nu este încă aprobat pentru recunoaștere de către statul membru respectiv, astfel încât să-i confere calitatea corespunzătoare pentru serviciu la bordul unei nave care arborează pavilionul său. Documente doveditoare sunt menținute disponibile cu promptitudine, care să ateste că a fost înaintată autorităților competente o cerere pentru o declarație oficială de aprobare.

▼M2

*Articolul 18a*

(1) Sub rezerva criteriilor definite în anexa II, în cazul în care un stat membru consideră că o țară terță recunoscută nu se mai conformează cerințelor Convenției STCW, acesta informează imediat Comisia, prezentând motive întemeiate. Comisia sesizează de îndată comitetul prevăzut în art. 23.

(2) Sub rezerva criteriilor definite în anexa II, în cazul în care Comisia consideră că o țară terță recunoscută nu se mai conformează cerințelor Convenției STCW, aceasta informează de îndată statele membre, prezentând motive întemeiate. Comisia sesizează imediat comitetul prevăzut la articolul 23.

(3) Dacă un stat membru intenționează să revoce aprobările tuturor brevetelor eliberate de o țară terță, acesta informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la intenția sa, prezentând motive întemeiate.

(4) Comisia, asistată de agenție, reevaluează recunoașterea țării terțe în cauză pentru a verifica dacă respectiva țară a neglijat să se conformeze cerințelor Convenției STCW.

(5) Dacă există indicii că o unitate de formare maritimă nu se mai conformează cerințelor Convenției STCW, Comisia notifică țării în cauză că recunoașterea brevetelor acelei țări este revocată în termen de două luni, dacă nu se iau măsuri pentru a se asigura respectarea tuturor cerințelor Convenției STCW.

(6) Decizia de revocare a recunoașterii se ia, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 23 alineatul (2), în termen de două luni de la data notificării transmise de statul membru. Statele membre respective iau măsurile adecvate pentru punerea în aplicare a deciziei.

(7) Aprobările care atestă recunoașterea brevetelor eliberate în conformitate cu articolul 5 alineatul (6) înainte de data la care se ia decizia de revocare a recunoașterii țării terțe rămân valabile. Cu toate acestea, navigatorii titulari ai unei astfel de aprobări nu pot pretinde o aprobare care să recunoască o calificare superioară, decât dacă aceasta se bazează numai pe experiența suplimentară acumulată pe mare.

*Articolul 18b*

(1) Țările terțe recunoscute în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 18 alineatul (3) litera (b), inclusiv cele menționate la articolul

▼M2

18 alineatul (3) litera (f), fac obiectul unei reevaluări periodice, cel puțin la fiecare cinci ani, de către Comisie, cu scopul de a verifica dacă acestea îndeplinesc criteriile adecvate prevăzute în anexa II și dacă s-au luat măsurile adecvate de prevenire a fraudelor în materie de brevete.

(2) Comisia definește criteriile de prioritate pentru evaluarea țărilor terțe pe baza datelor furnizate de controlul efectuat de statul port în conformitate cu articolul 20, precum și pe baza informațiilor privind rapoartele referitoare la evaluările independente efectuate de țările terțe în conformitate cu secțiunea A-1/7 din Codul STCW.

(3) Comisia transmite statelor membre un raport privind rezultatele evaluării.

▼B

*Articolul 19*

**Controlul statului portului**

(1) Fără a ține seama de pavilionul care este arborat, fiecare navă, cu excepția acelor tipuri de nave excluse în temeiul articolului 2, se supune controlului statului portului pe perioada în care se găsește în porturile unui stat membru, de către ofițerii autorizați în mod corespunzător de acel stat membru pentru a verifica dacă toți navigatorii care servesc la bord care sunt obligați să fie titulari ai unor brevete în conformitate cu Convenția STCW dețin asemenea brevete sau dispense corespunzătoare.

(2) Atunci când efectuează controlul portuar statal conform prezentei directive, statele membre se asigură că se aplică toate prevederile și procedurile relevante prezentate în Directiva 95/21/CE.

*Articolul 20*

**Procedurile pentru controlul statului portului**

(1) Fără a aduce atingere Directivei 95/21/CE, controlul statului portului în temeiul articolului 19 se limitează la următoarele:

— se verifică dacă fiecare navigator care servește la bord și care trebuie să fie brevetat în conformitate cu Convenția STCW deține un brevet de conformitate sau o dispensă valabilă ori furnizează documente doveditoare că o cerere pentru o declarație oficială de aprobare care să ateste recunoașterea a fost înaintată autorităților statului sub al cărui pavilion navighează;

— să verifice dacă numărul și brevetelor navigatorilor care servesc la bord sunt în conformitate cu cerințele autorităților statului sub al cărui pavilion navighează privind siguranța personalului.

(2) Capacitatea navigatorilor de pe navă de a respecta standardele de efectuare a cartului impuse de Convenția STCW este evaluată în conformitate cu partea A din Codul STCW, dacă există motive clare de a crede că aceste standarde nu sunt respectate, deoarece a survenit una din următoarele probleme:

— nava a fost implicată într-o coliziune, punere pe uscat sau naufragiere;

— a avut loc o scurgere de substanțe din navă, atunci când se afla în mers, pe ancoră sau pe dană, fapt ilegal conform oricăror convenții internaționale;

— nava a fost manevrată într-un mod greșit sau periculos, deoarece măsurile pentru trasee adoptate de OMI, fără să fie respectate practicile și procedurile pentru siguranța navei;

— nava este, pe de altă parte, condusă într-un asemenea mod încât pune în pericol persoanele, bunurile sau mediul înconjurător;

▼B

— un brevet a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui brevet nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel brevet;

— nava arborează pavilionul unei țări care nu a ratificat Convenția STCW sau are un căpitan, ofițer sau marinar care deține un brevet emis de o țară terță care nu a ratificat Convenția STCW.

(3) Fără a aduce atingere verificării brevetului, evaluarea în conformitate cu alineatul (2) poate obliga navigatorul să-și demonstreze competența adecvată la locul de muncă. O astfel de demonstrație poate include în special verificarea prin care se arată dacă cerințele operaționale cu privire la standardele de efectuare a cartului au fost îndeplinite și dacă există o reacție promptă în situații de urgență la nivelul de competență al navigatorului.

*Articolul 21*

**Detenția**

Fără a aduce atingere Directivei 95/21/CE, următoarele deficiențe, în măsura în care ofițerul care efectuează controlul statului portului decide că pun în pericol persoanele, bunurile sau mediul înconjurător, sunt singurele justificări, în temeiul prezentei directive, pe baza cărora un stat membru poate să rețină o navă:

(a) navigatorii nu dețin brevete, nu au brevete de conformitate, nu au dispense valabile sau nu oferă documente doveditoare în sensul că a fost înaintată autorităților statului sub al cărui pavilion navighează o cerere pentru o declarație oficială de aprobare care să ateste recunoașterea;

(b) nerespectarea cerințelor impuse de statul sub al cărui pavilion navighează, aplicabile pentru siguranța personalului;

(c) nereguli ale pregătirilor de navigație sau de supraveghere tehnică, în ceea ce privește conformitatea cu cerințele specificate pentru navă de statul sub al cărui pavilion navighează;

(d) absența într-un cart a unei persoane calificate pentru a acționa echipamentul esențial pentru siguranța navigației, siguranța radiocomunicațiilor sau pentru prevenirea poluării marine;

(e) nereguli în furnizarea dovezii competenței profesionale a navigatorilor pentru sarcinile desemnate, în ceea ce privește siguranța navei și prevenirea poluării;

(f) incapacitatea de a asigura pentru primul cart de la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi de schimb persoane suficient de odihnite și în formă din toate punctele de vedere pentru datorie.

▼M4

*Articolul 21a*

**Controlul periodic al conformității**

Fără a se aduce atingere competențelor care îi sunt conferite în temeiul articolului 226 din tratat, Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 ([1]), verifică, periodic și cel puțin la fiecare cinci ani, dacă statele membre respectă cerințele minime prevăzute de prezenta directivă.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de înființare a Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1), regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 724/2004 (JO L 129, 29.4.2004, p. 1).

▼M4

*Articolul 21b*

**Raport de conformitate**

Până la 20 octombrie 2010, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare întocmit pe baza informațiilor obținute în conformitate cu articolul 21a. În cadrul respectivului raport, Comisia verifică respectarea de către statele membre a dispozițiilor prezentei directive și propune, după caz, măsuri suplimentare.

▼B

*Articolul 22*

**Modificarea**

(1) Prezenta directivă poate fi modificată în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 23 alineatul (2), cu scopul de a aplica, în sensul prezentei directive, modificările ulterioare la codurile internaționale prevăzute la articolul 1 alineatele (16)-(18), (23) și (24) care au intrat în vigoare. ►M2 Prezenta directivă poate fi, de asemenea, modificată în conformitate cu aceeași procedură, în vederea aplicării, în sensul prezentei directive, a oricărei modificări adecvate a legislației comunitare. ◄

(2) Consiliul decide, în conformitate cu dispozițiile tratatului, asupra eventualei modificări a anexei II, hotărând pe baza unei propuneri pe care Comisia trebuie să o prezinte până la 25 mai 2003, având în vedere experiența dobândită în aplicarea prezentei directive.

(3) După adoptarea noilor documente oficiale sau protocoale ale Convenției STCW, Consiliul, hotărând pe baza unei propuneri a Comisiei, decide, ținând seama de procedurile parlamentare ale statelor membre, precum și de procedurile adecvate ale OMI cu privire la măsurile detaliate pentru ratificarea acestor noi documente oficiale sau protocoale, în același timp asigurându-se că acestea se vor aplica uniform și simultan în statele membre.

▼M1

(4) Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 1 pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ([1]).

▼B

*Articolul 23*

**Procedura comitetului**

▼M1

(1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.

▼B

(2) În cazurile în care se face referire la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu articolul 8 al acesteia.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este de opt săptămâni.

(3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

([1]) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

▼B

*Articolul 24*

**Dispoziții tranzitorii**

(1) Până la 1 februarie 2002, statele membre pot continua să emită, să recunoască și să aprobe brevete în conformitate cu prevederile care se aplicau înainte de 1 februarie 1997 în ceea ce îi privește pe navigatorii care au început înainte de 1 august 1998 serviciul maritim aprobat, programele de pregătire și formare aprobate sau cursurile de formare aprobate.

(2) Până la 1 februarie 2002, statele membre pot continua să reînnoiască și să revalideze brevetele și declarațiile oficiale de aprobare în conformitate cu prevederile aplicate înainte de 1 februarie 1997.

(3) În cazul în care, în temeiul articolului 11, un stat membru emite din nou sau extinde valabilitatea brevetelor care au fost emise inițial conform prevederilor care se aplicau înainte de 1 februarie 1997, statul membru poate, la latitudinea sa, să înlocuiască limitele privind tonajul care apar în brevetul inițial, după cum urmează:

1. textul „tonaj brut mai mare sau egal cu 200 tone” poate fi înlocuit cu textul „tonaj brut mai mare sau egal cu 500 tone”;
2. textul „tonaj brut mai mare sau egal cu 1 600 tone” poate fi înlocuit cu textul „tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000 tone”.

*Articolul 25*

**Sancțiunile penale**

Statele membre stabilesc sistemul sancțiunilor penale prin care este pedepsită încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul articolelor 1, 3, 5, 7-14, 16, 17, articolului 18 alineatele (3) și (4), articolelor 19-21 și 24 și al anexelor I și II și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că sunt puse în aplicare. Sancțiunile penale prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante.

*Articolul 26*

**Comunicarea**

Comisiei îi sunt comunicate, de îndată, de statele membre, textele tuturor dispozițiilor pe care le-au adoptat în domeniul guvernat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

*Articolul 27*

**Abrogare**

(1) Directiva 94/58/CE, modificată ultima dată de directiva prevăzută în anexa III partea A, se abrogă, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele pentru aplicare prezentate în anexa III partea B.

(2) Referirile la directiva abrogată se interpretează ca referiri la prezenta directivă și sunt înțelese în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

*Articolul 28*

**Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la publicarea ei în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

▼B

*Articolul 29*

**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

*ANEXA I*

**CERINȚE DE FORMARE ALE CONVENȚIEI STCW, PREVĂZUTĂ LA ARTICOLUL 3**

*CAPITOLUL I*

DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentele prevăzute în prezenta anexă sunt completate cu prevederile obligatorii care sunt cuprinse în partea A din Codul STCW, cu excepția capitolului VIII, Regulamentul VIII/2.

Orice trimitere la o cerință dintr-un regulament constituie de asemenea o trimitere la secțiunea corespunzătoare din partea A din Codul STCW.

▼M4

1a. statele membre se asigură că navigatorii posedă cunoștințe lingvistice adecvate, astfel cum sunt definite la capitolele A-II/1, A-III/1, A-IV/2 și A-II/4 din Codul STCW, care le permit să exercite funcțiile specifice la bordul unei nave care arborează pavilionul unui stat membru gazdă.

▼B

2. Partea A din Codul STCW cuprinde standarde de competență pe care candidații trebuie să le îndeplinească pentru emiterea și revalidarea brevetelor și a certificatelor de competență în conformitate cu prevederile Convenției STCW. Pentru a clarifica legătura dintre prevederile pentru eliberarea altor brevete din capitolul VII și prevederile privind brevetarea din capitolele II, III și IV, capacitățile specificate în standardele de competență sunt regrupate în mod adecvat în următoarele șapte funcții:

1. navigație;

2. încărcare și stivuire;

3. controlarea funcționării navei și preocuparea pentru persoanele aflate la bord;

4. inginerie navală;

5. inginerie electrică, electronică și de control;

6. întreținere și reparații;

7. radiocomunicații,

la următoarele nivele de responsabilitate:

1. nivel managerial;

2. nivel operațional;

3. nivel suport.

Funcțiile și nivelele de responsabilitate sunt identificate prin subtitluri în tabelele cu standardele de competență specificate în capitolele II, III și IV din partea A din Codul STCW.

*CAPITOLUL II*

CĂPITANUL ȘI SERVICIUL DE PUNTE

*Regula II/1*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor responsabili cu supravegherea navigației pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500**

1. Fiecare ofițer responsabil cu supravegherea navigației pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 trebuie să dețină un brevet de conformitate.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să aibă cel puțin 18 ani;

2.2. să aibă serviciul maritim aprobat pentru cel puțin un an, ca parte a unui program de formare aprobat, care include formare la bordul navei, care

▼B

respectă cerințele din secțiunea A-II/1 din Codul STCW și care este înscris într-un carnet de înregistrare a formărilor sau, în caz contrar, să aibă un serviciu maritim aprobat de cel puțin trei ani;

2.3. să fi îndeplinit, în timpul serviciului maritim impus, sarcini de efectuare a cartului pe punte, pe o perioadă de cel puțin șase luni, sub supravegherea căpitanului sau a unui ofițer calificat;

2.4. să respecte cerințele regulamentelor din capitolul IV, după caz, pentru îndeplinirea de sarcini pentru serviciul radio, în conformitate cu Regulamentele radiocomunicațiilor;

2.5. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/1 din Codul STCW.

*Regula II/2*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea căpitanilor și ofițerilor secunzi pe navele cu tonaj brut de 500 sau mai mult**

Căpitan și ofițer secund pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000

1. Fiecare căpitan și ofițer secund de pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000 trebuie să dețină un brevet de conformitate.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să respecte cerințele pentru brevetarea ca ofițer responsabil cu supravegherea navigației pentru navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și să aibă un serviciu maritim aprobat pentru acest post:

2.1.1. pentru brevetarea ca ofițer secund, cel puțin 12 luni și

2.1.2. pentru brevetarea în calitate de căpitan, cel puțin 36 de luni; cu toate acestea, această perioadă poate fi redusă până la cel puțin 24 de luni, atunci când a servit ca ofițer secund cel puțin 12 luni dintr-un astfel de serviciu maritim;

2.2. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/2 din Codul STCW pentru căpitani și ofițeri secunzi pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3 000.

Căpitan și ofițer secund pe navele cu tonaj brut cuprins între 500 și 3 000

3. Fiecare căpitan și ofițer secund de pe o navă maritimă cu tonaj brut cuprins între 500 și 3 000 trebuie să dețină un brevet de conformitate.

4. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

4.1. pentru brevetarea ca ofițer secund, să îndeplinească cerințele ca ofițer responsabil cu supravegherea navigației pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500;

4.2. pentru brevetarea în calitate de căpitan, să îndeplinească cerințele ca ofițer responsabil cu supravegherea navigației pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și să aibă un serviciu maritim aprobat de cel puțin 36 de luni în acest post; cu toate acestea, această perioadă poate fi redusă până la cel puțin 24 de luni, atunci când cel puțin 12 luni dintr-un astfel de serviciu maritim a servit ca ofițer secund;

4.3. să aibă încheiată formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/2 din Codul STCW pentru căpitani și ofițeri secunzi pe navele cu tonaj brut între 500 și 3 000.

*Regula II/3*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor responsabili cu supravegherea navigației pe navele cu tonaj brut mai mic de 500**

Nave care nu sunt angajate în călătorii în apropierea coastei

1. Fiecare ofițer responsabil cu supravegherea navigației, care servește pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500, care nu este angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie să dețină un brevet de conformitate pentru nave cu tonaj brut de 500 sau mai mult.

▼B

2. Fiecare căpitan care servește pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, care nu este angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie să dețină un brevet de conformitate pentru serviciul de căpitan pe nave cu tonaj brut cuprins între 500 și 3 000.

Nave care sunt angajate în călătorii în apropierea coastei

*Ofițerul responsabil cu supravegherea navigației*

3. Fiecare ofițer responsabil cu supravegherea navigației pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie să dețină un brevet de conformitate.

4. Fiecare candidat la brevetare ca ofițer responsabil cu supravegherea navigației pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie:

4.1. să aibă 18 ani cel puțin;

4.2. să fi încheiat:

4.2.1. formarea specială, inclusiv perioada adecvată de serviciu maritim corespunzător, așa cum impune administrația, sau

4.2.2. un serviciu maritim aprobat în sectorul de punte de cel puțin trei ani;

4.3. să respecte cerințele aplicabile din regulamentele din capitolul IV, după caz, pentru îndeplinirea de sarcini pentru serviciul radio, în conformitate cu Regulamentele radiocomunicațiilor;

4.4. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/3 din Codul STCW pentru ofițeri responsabili cu supravegherea navigației pe navele cu tonaj brut mai mic de 500, angajate în călătorii în apropierea coastei.

*Căpitanul*

5. Fiecare căpitan care servește pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie să dețină un brevet de conformitate.

6. Fiecare candidat la brevetare în calitate de căpitan pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în călătorii în apropierea coastei, trebuie:

6.1. să aibă 20 de ani cel puțin;

6.2. să aibă un serviciu maritim aprobat de cel puțin 12 luni ca ofițer responsabil cu supravegherea navigației;

6.3. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/3 din Codul STCW pentru căpitani pe navele cu tonaj brut mai mic de 500, angajate în călătorii în apropierea coastei.

7. Excepții

Dacă Administrația consideră că dimensiunea unei nave și condițiile sale de călătorie sunt de așa natură încât să demonstreze că aplicarea în întregime a cerințelor acestui regulament și ale secțiunii A-II/3 din Codul STCW este nerezonabilă și impracticabilă, poate, în aceeași măsură, să scutească pe căpitan și pe ofițerul responsabil cu supravegherea navigației pe o asemenea navă sau clasă de nave de unele cerințe, având în vedere siguranța tuturor navele care pot naviga în aceleași ape.

*Regula II/4*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea marinarilor care participă la supravegherea navigației**

1. Fiecare marinar care își aduce contribuția la supravegherea navigației pe o navă maritimă cu tonaj brut de 500 sau mai mult, în afara celor aflați în formare sau ale căror îndatoriri în timpul cartului nu necesită o calificare, trebuie să fie brevetați corespunzător pentru a îndeplini astfel de îndatoriri.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să aibă 16 de ani cel puțin;

▼B

2.2. să fi încheiat:

2.2.1. un serviciu maritim aprobat care să includă cel puțin șase luni de formare și experiență;

2.2.2. o formare specială, fie înainte de a pleca pe mare, fie la bordul navei, care să includă o perioadă de serviciu maritim aprobat, care să nu fie mai mică de două luni;

2.3. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/4 din Codul STCW.

3. Serviciul maritim, formarea și experiența cerute la punctul 2.2.1 și 2.2.2 se asociază cu funcții de efectuare a supravegherii navigației și implică îndeplinirea sarcinilor efectuate sub directa supraveghere a unui căpitan, a unui ofițer responsabil cu supravegherea navigației sau a unui marinar calificat.

4. Statul membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezentul regulament dacă au servit într-un post adecvat din serviciul de punte, pe o perioadă de cel puțin un an, în perioada ultimilor cinci ani care preced intrarea în vigoare a Convenției STCW, pentru acel stat membru.

*CAPITOLUL III*

SERVICIUL MECANIC

*Regula III/1*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor responsabili cu supravegherea tehnică într-un compartiment a mașinilor cu personal permanent sau a ofițerilor mecanici desemnați pentru schimb într-un compartiment al mașinilor fără personal permanent**

1. Fiecare ofițer responsabil cu supravegherea tehnică într-un compartiment al mașinilor cu personal permanent sau fiecare ofițer mecanic desemnat pentru schimb într-un compartiment al mașinilor fără personal permanent, pe o navă maritimă care primește energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie de cel puțin 750 KW trebuie să dețină un brevet de conformitate.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să aibă 18 de ani cel puțin;

2.2. să aibă încheiate cel puțin șase luni de serviciu maritim în secția motoarelor în conformitate cu secțiunea A-III/1 din Codul STCW;

2.3. să aibă încheiate pregătirea și formarea aprobată de cel puțin 30 de luni, care include formarea la bord, înscrisă într-un carnet de formare aprobat și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/1 din Codul STCW.

*Regula III/2*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor mecanici șefi și ofițerilor mecanici secunzi pe nave care primesc energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 3 000 KW**

1. Fiecare ofițer mecanic șef și ofițer mecanic secund de pe o navă maritimă care primește energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 3 000 KW trebuie să dețină un brevet de conformitate.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să îndeplinească cerințele de brevetare ca ofițer responsabil cu supravegherea tehnică și:

2.1.1. pentru brevetarea ca ofițer mecanic secund, să aibă cel puțin 12 luni de serviciu maritim aprobat ca ofițer mecanic asistent sau ca ofițer mecanic și

2.1.2. pentru brevetarea ca ofițer mecanic șef să aibă cel puțin 36 de luni de serviciu maritim aprobat, din care cel puțin 12 luni trebuie să fi servit ca

▼B

ofițer mecanic într-un post cu responsabilitate, având calificare ca ofițer mecanic secund;

2.2. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/2 din Codul STCW.

*Regula III/3*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea ofițerilor mecanici șefi și ofițerilor mecanici secunzi pe nave care primesc energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie între 750 KW și 3 000 KW**

1. Fiecare ofițer mecanic șef și ofițer mecanic secund de pe o navă maritimă care primește energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie între 750 KW și 3 000 KW trebuie să dețină un brevet de conformitate.

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să îndeplinească cerințele de brevetare ca ofițer responsabil cu supravegherea tehnică și:

2.1.1. pentru brevetarea ca ofițer mecanic secund, să aibă cel puțin de 12 luni de serviciu maritim aprobat ca ofițer mecanic asistent sau ofițer mecanic;

2.1.2. pentru brevetarea ca ofițer mecanic șef să aibă cel puțin de 24 de luni de serviciu maritim aprobat, din care cel puțin 12 luni trebuie să fi servit având calificare ca ofițer mecanic secund;

2.2. să aibă încheiată pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/3 din Codul STCW.

3. Fiecare ofițer mecanic care este calificat pentru a servi ca ofițer mecanic secund pe navele care primesc energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie de minim 3 000 KW poate servi ca ofițer mecanic șef pe navele care primesc energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie mai mică de 3 000 KW, cu condiția ca timp de cel puțin 12 luni de serviciu maritim aprobat să fi servit ca ofițer mecanic într-un post cu responsabilitate și ca brevetul să fie aprobat astfel.

*Regula III/4*

**Cerințe minime obligatorii pentru brevetarea marinarilor care iau parte la supravegherea tehnică într-un compartiment al mașinilor cu personal permanent sau îndeplinesc sarcini într-un compartiment al mașinilor fără personal permanent**

1. Fiecare marinar care își aduce contribuția la supravegherea tehnică într-un compartiment al mașinilor cu personal permanent sau care îndeplinește sarcini într-un compartiment al mașinilor fără personal permanent, pe o navă maritimă care primește energie de la un mecanism de propulsie principal cu o putere de propulsie de minim 750 KW, cu excepția celor aflați în formare sau ale căror îndatoriri nu necesită o calificare, este brevetat corespunzător pentru a îndeplini astfel de îndatoriri:

2. Fiecare candidat la brevetare trebuie:

2.1. să aibă 16 de ani cel puțin;

2.2. să fi încheiat:

2.2.1. un serviciu maritim aprobat care să includă cel puțin șase luni de formare și experiență sau

2.2.2. o formare specială, fie înainte de îmbarcare, fie la bordul navei, care să includă o perioadă de serviciu maritim aprobat, care să nu fie mai mică de două luni;

2.3. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/4 din Codul STCW.

3. Serviciul maritim, formarea și experiența cerute în paragrafele 2.2.1 și 2.2.2 sunt asociate cu funcții de supraveghere a compartimentului motoarelor și implică îndeplinirea sarcinilor efectuate sub directa supraveghere a unui căpitan, a unui ofițer mecanic calificat sau a unui marinar calificat.

▼B

4. Statul membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezentul regulament dacă au servit într-un post adecvat în secția motoarelor pe o perioadă de cel puțin un an, în perioada ultimilor cinci ani care au precedat intrarea în vigoare a Convenției STCW, pentru acel stat membru.

*CAPITOLUL IV*

RADIOCOMUNICAȚIE ȘI PERSONAL DE RADIOCOMUNICAȚIE

*Notă explicativă*

Dispozițiile obligatorii referitoare la efectuarea cartului în ceea ce privește radiocomunicația sunt detaliate în Regulamentele radiocomunicațiilor și în Convenția SOLAS, modificată și completată. Dispozițiile pentru întreținerea echipamentului radio sunt detaliate în Convenția SOLAS, după modificare, și în directivele adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

*Regula IV/1*

**Aplicare**

1. Sub rezerva dispozițiile din punctul 3, prevederile din prezentul capitol se aplică pentru personalul de radiocomunicație de pe navele care navighează în sistemul mondial pentru caz de sinistru și siguranța navigației pe mare (GMDSS), așa cum prevede Convenția SOLAS, modificată și completată.

2. Până la 1 februarie 1999, personalul de radiocomunicație de pe navele care respectau prevederile din Convenția SOLAS, în vigoare imediat înainte de 1 februarie 1992, respectă prevederile Convenției STCW, în vigoare înainte de 1 decembrie 1992.

3. Personalului de radiocomunicație de pe navele care nu trebuie să respecte prevederile GMDSS din capitolul IV al Convenției SOLAS nu i se cere să îndeplinească prevederile din acest capitol. Cu toate acestea, personalului de radiocomunicație de pe aceste nave i se cere să respecte prevederile Regulamentelor radiocomunicațiilor. Administrația se asigură că, pentru acest personal de radiocomunicație, este emis sau recunoscut un brevet de conformitate, așa cum prevede regulamentul radiocomunicațiilor.

*Regula IV/2*

**Cerințe minime obligatorii pentru emiterea brevetelor pentru personalul de radiocomunicație GMDSS**

1. Fiecare persoană responsabilă sau care îndeplinește sarcini radio pe o navă căreia i se impune să participe la GMDSS deține un brevet de conformitate raportat la GMDSS, emis sau recunoscut de administrație conform dispozițiilor Regulamentelor radiocomunicațiilor.

2. În plus, fiecare candidat la brevetare conform prezentului regulament, pentru serviciu pe o navă care, conform Convenției SOLAS, modificată și completată, trebuie să folosească o instalație radio:

2.1. are cel puțin 18 de ani și

2.2. are încheiată pregătirea și formarea aprobată și respectă standardele de competență specificate în secțiunea A-IV/2 din Codul STCW.

*CAPITOLUL V*

CERINȚE SPECIALE DE FORMARE PENTRU PERSONALUL DE PE ANUMITE TIPURI DE NAVE

*Regula V/1*

**Cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificarea căpitanilor, ofițerilor și marinarilor de pe navele-tanc**

1. Ofițerii și marinarii cărora le sunt repartizate sarcini și responsabilități specifice referitoare la încărcăturile sau echipamentele de încărcare de pe navele-tanc au încheiat pe uscat un curs aprobat de luptă contra incendiilor pe mare, în plus față de formarea impusă de regulamentul VI/1 și au încheiat:

▼B

1.1. cel puțin trei luni de serviciu maritim aprobat pe navele-tanc, în scopul dobândirii de cunoștințe adecvate pentru practicile operaționale de siguranță sau

1.2. un curs aprobat pentru familiarizare cu navele-tanc, care să cuprindă cel puțin programul prezentat pentru acel curs în secțiunea A-V/1 a Codului STCW.

Cu toate acestea, administrația poate accepta o perioadă de serviciu maritim supravegheat mai scurtă decât cea prevăzută în punctul 1.1, cu condiția ca:

1.3. perioada astfel acceptată să nu fie mai mică de o lună;

1.4. nava-tanc să aibă un tonaj brut mai mic de 3 000;

1.5. durata fiecărei călătorii pe care o efectuează nava-tanc, de la începutul până la sfârșitul perioadei, să nu depășească 72 de ore;

1.6. caracteristicile operaționale ale navei-tanc și numărul de călătorii și operațiile de încărcare și descărcare îndeplinite în timpul perioadei permit acumularea aceluiași nivel de cunoștințe și experiență.

2. Căpitanii, ofițerii mecanici șefi, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici secunzi și orice altă persoană cu responsabilități directe pentru încărcare, descărcare și îngrijirea în tranzit sau manipularea încărcăturii trebuie, în plus față de respectarea cerințelor de la punctul 1.1 și 1.2, să aibă:

2.1. experiență adecvată pentru sarcinile lor de pe tipul de navă-tanc pe care servesc și

2.2. un program aprobat și încheiat de formare pentru specializare, care trebuie să cuprindă cel puțin subiectele prezentate în secțiunea A-V/1 din Codul STCW, care sunt adecvate sarcinilor ce le revin pe tancul petrolier, pe tancul chimic sau pe tancul cu gaze lichefiate pe care servesc.

3. În timpul celor doi ani de la intrarea în vigoare a Convenției STCW pentru un stat membru, se poate considera că navigatorii respectă cerințele din punctul 2.2 dacă au servit într-un post corespunzător la bord, pe tipul de navă-tanc respectiv, pe o perioadă de cel puțin un an, în timpul ultimilor cinci ani precedenți.

4. Administrația se asigură că a fost emis un brevet de conformitate pentru căpitanii și ofițerii care sunt calificați în conformitate cu punctele 1 și 2, după caz sau că un brevet existent este aprobat la timp. Fiecare marinar care este calificat astfel este brevetat în timp util.

*Regula V/2*

**Cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificarea căpitanilor, ofițerilor, marinarilor și a altor membri ai personalului de pe navele de pasageri ro-ro**

1. Prezentul regulament se aplică în cazul căpitanilor, ofițerilor, marinarilor și restului personalului de la bordul navelor de pasageri ro-ro angajate în călătorii internaționale. Administrațiile stabilesc aplicabilitatea acestor cerințe în cazul personalului de pe navele de pasageri ro-ro angajate în călătorii interne.

2. Înainte de a li se repartiza sarcinile la îmbarcarea pe navele de pasageri ro-ro, navigatorii trebuie să fi încheiat formarea cerută la punctele 4–8 de mai jos, în conformitate cu capacitățile, sarcinile și responsabilitățile lor.

3. Navigatorii cărora li se impune să fie instruiți în conformitate cu punctele 4, 7 și 8 de mai jos efectuează formări de perfecționare la intervale care să nu depășească cinci ani ►**M3** sau să dovedească faptul că au atins standardul de competență necesar în cursul ultimilor cinci ani ◄.

4. Căpitanii, ofițerii și restul personalului desemnat pe rolul general al navei să ajute pasagerii în situații de urgență la bordul navelor de pasageri ro-ro, au încheiat formarea în managementul mulțimilor, așa cum se specifică în secțiunea A-V/2 alineatul (1) din Codul STCW.

5. Căpitanii, ofițerii și restul personalului căruia i se repartizează sarcini și responsabilități specifice la bordul navelor de pasageri ro-ro au făcută formarea de familiarizare specificată în secțiunea A-V/2 alineatul (2) din Codul STCW.

▼B

6. Personalul care asigură serviciul direct pentru pasageri, în spațiile destinate pasagerilor de la bordul navelor de pasageri ro-ro, au făcută formarea pentru siguranță specificată în secțiunea A-V/2 alineatul (3) din Codul STCW.

7. Căpitanii, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici șefi, ofițerii mecanici secunzi și toate persoanele cărora li se repartizează responsabilități directe pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, încărcarea, descărcarea și securizarea încărcăturilor sau cu închiderea cavităților din carenă, la bordul navelor de pasageri ro-ro, au încheiată formarea pentru siguranța pasagerilor, securizarea încărcăturii și integritatea carenei, așa cum se specifică în secțiunea A-V/2 alineatul (4) din Codul STCW.

8. Căpitanii, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici șefi, ofițerii mecanici secunzi și toate persoanele care au ca responsabilitate siguranța pasagerilor în situații de urgență, la bordul navelor de pasageri ro-ro, au încheiată formarea pentru managementul în situații de criză și pentru comportamentul uman, așa cum se specifică în secțiunea A-V/2 alineatul (5) din Codul STCW.

9. Administrațiile se asigură că, pentru fiecare persoană calificată în conformitate cu prevederile prezentului regulament, există o dovadă documentară referitoare la formarea care a fost efectuată complet.

▼M3

*Norma V/3*

**Cerințe minime obligatorii privind formarea și calificările căpitanilor, ofițerilor, mateloților și altor membri ai personalului de pe navele de pasageri, altele decât navele de pasageri de tip Ro-Ro**

(1) Prezenta normă este aplicabilă căpitanilor, ofițerilor, mateloților și altor membri ai personalului de pe navele de pasageri, altele decât navele de pasageri de tip Ro-Ro, care efectuează călătorii internaționale. Administrațiile decid dacă aceste cerințe trebuie să se aplice personalului în serviciu la bordul navelor de pasageri care efectuează călătorii naționale.

(2) Înainte de a li se repartiza sarcini la bordul unei nave de pasageri, navigatorii trebuie să fi primit formarea prevăzută la alineatele (4)-(8), care corespunde capacității, sarcinilor și responsabilităților acestora.

(3) Navigatorii care au obligația de a fi primit formarea prevăzută la alineatele (4), (7) și (8) trebuie, la intervale care nu depășesc cinci ani, să urmeze o formare corespunzătoare pentru actualizarea cunoștințelor sau să dovedească faptul că au atins standardul de competență necesar în cursul ultimilor cinci ani.

(4) Personalul desemnat pentru rolul de echipaj destinat asistenței pasagerilor în caz de situație de urgență la bordul navelor de pasageri trebuie să fi urmat formarea în gestionarea operațiunilor de salvare a pasagerilor, prevăzută la secțiunea A-V/3 alineatul (1) din codul STCW.

(5) Căpitanii, ofițerii și alți membri ai personalului cărora le sunt încredințate sarcini și responsabilități specifice la bordul navelor de pasageri trebuie să fi urmat o formare de familiarizare, prevăzută la secțiunea A-V/3 alineatul (2) din codul STCW.

(6) Personalul care asigură direct un serviciu pasagerilor, în spațiile rezervate pasagerilor, la bordul navelor de pasageri, trebuie să fi urmat o formare în domeniul siguranței, prevăzută la secțiunea A-V/3 alineatul (3) din codul STCW.

(7) Căpitanii, secunzii și orice persoană desemnată ca fiind direct răspunzătoare de îmbarcarea și debarcarea pasagerilor trebuie să fi urmat o formare recunoscută în domeniul siguranței pasagerilor, astfel cum se prevede la secțiunea A-V/3 alineatul (4) din codul STCW.

(8) Căpitanii, secunzii, mecanicii șefi, mecanicii secunzi și orice persoană răspunzătoare de siguranța pasagerilor în situații de urgență la bordul navelor de pasageri trebuie să fi urmat o formare recunoscută în domeniul gestionării situațiilor de criză și comportamentului uman, astfel cum se prevede la secțiunea A-V/3 alineatul (5) din codul STCW.

(9) Administrațiile trebuie să se asigure ca un document care să ateste formarea efectuată să fie eliberat oricărei persoane care are calificările necesare în temeiul prezentei norme.

▼B

*CAPITOLUL VI*

FUNCȚII PENTRU URGENȚĂ, SIGURANȚĂ PROFESIONALĂ, ÎNGRIJIRE MEDICALĂ ȘI SUPRAVIEȚUIRE

*Regula VI/1*

**Cerințe minime obligatorii pentru familiarizarea, formarea pentru siguranță elementară și instrucțiuni pentru toți navigatorii**

Navigatorii primesc formare de familiarizare și formare privind siguranța elementară, în conformitate cu secțiunea A-VI/1 din Codul STCW și respectă standardele corespunzătoare de competență specificate în aceasta.

*Regula VI/2*

**Cerințe minime obligatorii pentru emiterea de certificate de competență pe navele de supraviețuire, bărcile de salvare și bărcile de salvare rapidă**

1. Fiecare candidat pentru un certificat de competență pe navele de supraviețuire și bărcile de salvare, altele decât bărcile de salvare rapidă, trebuie:

1.1. să nu aibă vârstă mai mică de 18 de ani;

1.2. să aibă un serviciu maritim aprobat de cel puțin 12 luni sau să fi frecventat un curs de formare aprobat și să aibă un serviciu maritim aprobat de cel puțin șase luni;

1.3. să respecte standardele de competență pentru certificatele de competență pe navele de supraviețuire și bărcile de salvare, prezentate în secțiunea A-VI/2 alineatele (1)–(4) din Codul STCW.

2. Fiecare candidat pentru un certificat de competență pe bărcile de salvare rapidă trebuie:

2.1. să dețină un certificat de competență pe navele de supraviețuire și bărcile de salvare, altele decât bărcile de salvare rapidă;

2.2. să fi frecventat un curs de formare aprobat;

2.3. să respecte standardele de competență pentru certificatele de competență pe bărcile de salvare rapidă, prezentate în secțiunea A-VI/2 alineatele (5)–(8) din Codul STCW.

*Regula VI/3*

**Cerințe minime obligatorii pentru formarea destinată stingerii incendiilor cu tehnici avansate**

1. Navigatorii desemnați pentru controlul operațiilor de stingere a incendiilor au încheiat cu succes o formare avansată din domeniul tehnicilor de stingere a incendiilor cu accent în special pe organizare, tactici și comandă în conformitate cu prevederile din secțiunea A-VI/3 din Codul STCW și respectă standardele de competență specificate în aceasta.

2. Atunci când formarea pentru stingerea incendiilor cu tehnici avansate nu este inclusă în calificările pentru brevetul corespunzător ce urmează să fie emis, se emite un certificat special sau o dovadă documentară, după caz, care să indice că posesorul acestuia a frecventat cursul de formare pentru stingerea incendiilor cu tehnici avansate.

*Regula VI/4*

**Cerințe minime obligatorii referitoare la primul ajutor medical și îngrijirea medicală**

1. Navigatorii desemnați să acorde primul ajutor medical la bordul navelor respectă standardele de competență din domeniul primului ajutor medical specificate în secțiunea A-VI/4 alineatele (1)-(3) din Codul STCW.

2. Navigatorii desemnați să acorde îngrijire medicală la bordul navei respectă standardele de competență din domeniul îngrijirii medicale la bordul navelor specificate în secțiunea A-VI/4 alineatele (4)-(6) din Codul STCW.

▼B

3. Atunci când formarea în domeniul primului ajutor medical sau al îngrijirii medicale nu este inclusă în calificările pentru brevetul corespunzător ce urmează să fie emis, se emite un certificat special sau o dovadă documentară, după caz, care să indice că posesorul acestuia a frecventat cursul de formare din domeniul primului ajutor sau al îngrijirii medicale.

*CAPITOLUL VII*

ALTE BREVETE

*Regula VII/1*

**Emiterea altor brevete**

1. Fără a aduce atingere cerințelor pentru brevetare prezentate în capitolele II și III din prezenta anexă, statele membre pot opta pentru emiterea sau autorizarea altor tipuri de brevete, diferite de cele menționate în regulamentele acestor capitole, cu condiția ca:

1.1. funcțiile și nivelele de responsabilitate corespunzătoare ce urmează să fie precizate în brevetele și în declarațiile oficiale de aprobare să fie selectate dintre și identice cu cele care apar în secțiunile A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 și A-IV/2 din Codul STCW;

1.2. candidații să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență prevăzute în secțiunile corespunzătoare din Codul STCW și așa cum sunt prezentate în secțiunea A-VII/1 din acest cod, pentru funcțiile și nivelurile care urmează să fie precizate în brevetele și declarațiile oficiale de aprobare;

1.3. candidații să fi încheiat serviciul maritim aprobat corespunzător îndeplinirii funcțiilor și nivelelor ce urmează să fie precizate în brevet. Durata minimă pentru serviciul maritim este echivalentă cu durata serviciului maritim prevăzut în capitolele II și III din prezenta anexă. Cu toate acestea, durata minimă a serviciului maritim nu este mai mică decât cea prevăzută în secțiunea A-VII/2 din Codul STCW;

1.4. candidații pentru brevetare care urmează să îndeplinească funcții de navigație la nivel operațional, trebuie să îndeplinească cerințele aplicabile din regulamentele capitolului IV, după caz, pentru îndeplinirea de servicii radio în conformitate cu Regulamentele radiocomunicațiilor;

1.5. brevetele să fie emise în conformitate cu cerințele articolului 11 și cu prevederile capitolului VII al Codului STCW.

2. Nici un brevet nu trebuie emis în conformitate cu prezentul capitol dacă statul membru nu a comunicat Comisiei informația cerută de Convenția STCW.

*Regula VII/2*

**Brevetarea navigatorilor**

Fiecare navigator care îndeplinește o funcție sau un grup de funcții specificate în tabelele A-II/1, A-II/2, A-II/3 și A-II/4 din capitolul II sau în tabelele A-III/1, A-III/2 și A-III/4 din capitolul III sau A-IV/2 din capitolul IV din Codul STCW trebuie să fie titularii unui brevet corespunzător.

*Regula VII/3*

**Principii care guvernează emiterea altor brevete**

1. Un stat membru care optează pentru emiterea sau autorizarea unui alt brevet asigură respectarea următoarelor principii:

1.1. un sistem de emitere a altor brevete se aplică numai dacă asigură un grad de siguranță pe mare și are un efect preventiv cu privire la poluare, cel puțin echivalente cu cele specificate în celelalte capitole;

1.2. orice pregătire pentru emiterea altor brevete conform prezentului capitol asigură posibilitatea de înlocuire reciprocă a brevetelor cu cele emise în conformitate cu celelalte capitole.

2. Principiul înlocuirii reciproce de la punctul 1 trebuie să garanteze că:

▼B

2.1. navigatorii brevetați în temeiul capitolului II sau III și cei brevetați în temeiul capitolului VII pot să servească pe navele a căror organizare de bord este de tip clasic sau de un alt tip;

2.2. navigatorii nu sunt instruiți pentru o organizare la bord specifică într-un asemenea mod încât să le afecteze capacitatea de a-și utiliza calificările în altă parte.

3. La emiterea unui brevet conform prevederilor din prezentul capitol se ține seama de următoarele principii:

3.1. emiterea altor brevete nu este utilizată în sine:

3.1.1. pentru a reduce numărul membrilor echipajului la bord;

3.1.2. pentru a micșora integritatea profesiei sau să „descalifice” competențele profesionale ale navigatorilor, sau

3.1.3. pentru a justifica repartizarea de sarcini combinate ale ofițerilor mecanici și ofițerilor de cart unui singur deținător de brevet, în timpul unui cart;

3.2. persoana de la comandă este desemnată ca fiind căpitanul, iar poziția legală și autoritatea căpitanului și a celorlalți nu sunt afectate negativ de punerea în aplicare a unui sistem de emitere a altor brevete.

4. Principiile de la punctele 1 și 2 din prezentul regulament garantează că atât competența ofițerilor de bord, cât și cea a ofițerilor mecanici se menține.

▼M2

*ANEXA II*

**CRITERII PENTRU RECUNOAȘTEREA ȚĂRILOR TERȚE CARE AU ELIBERAT UN BREVET SAU SUB A CĂROR AUTORITATE A FOST ELIBERAT UN BREVET, PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 18 ALINEATUL (3) LITERA (a)**

1. Țara terță trebuie să fie parte la Convenția STCW.

2. Țara terță trebuie să fie identificată de Comitetul pentru securitate maritimă ca țară care a demonstrat că a pus pe deplin și integral în aplicare dispozițiile Convenției STCW.

3. Comisia asistată de agenție și cu posibila participare a oricărui stat membru interesat trebuie să fi confirmat, prin toate mijloacele necesare, care pot include inspectarea instalațiilor și a procedurilor, că cerințele privind standardul de competență, eliberarea și recunoașterea brevetelor și ținerea evidențelor sunt respectate pe deplin și că s-a stabilit un sistem al standardelor de calitate în conformitate cu Regulamentul I/8 din Convenția STCW.

4. Un acord se află în curs de încheiere între statul membru și țara terță în cauză, în conformitate cu care orice modificare semnificativă a regimului de formare și brevetare, prevăzut în conformitate cu Convenția STCW, este rapid notificată.

5. Statul membru a adoptat măsurile pentru a se asigura că navigatorii care prezintă, în vederea recunoașterii, brevete pentru funcții de conducere au cunoștințe adecvate privind legislația maritimă a statului membru, referitoare la funcțiile pe care sunt autorizați să le exercite.

6. Dacă un stat membru dorește să completeze evaluarea conformității unei țări terțe prin evaluarea anumitor unități de formare maritimă, acesta trebuie să procedeze în conformitate cu dispozițiile secțiunii A-I/6 din codul STCW.

▼B

*ANEXA III*

PARTEA A

**Directiva abrogată și modificarea sa**

(prevăzute la articolul 27)

Directiva 94/58/CE a Consiliului (JO L 319, 12.12.1994, p. 28)

Directiva 98/35/CE a Consiliului (JO L 172, 17.6.1998, p. 1)

PARTEA B

**Termene pentru transpunerea în legislația națională**

(prevăzute la articolul 27)

| Directiva | Termen pentru transpunere |
|---|---|
| 94/58/CE | 31 decembrie 1995 |
| 98/35/CE | 25 mai 1999 |

▼B

*ANEXA IV*

**TABEL DE CORESPONDENȚĂ**

| Directiva 94/58/CE | Prezenta directivă |
|---|---|
| Articolul 1 | Articolul 2 |
| Articolul 2 | Articolul 3 |
| Articolul 3 | Articolul 4 |
| Articolul 3a alineatele (1)-(3) | Articolul 5 alineatele (1)-(3) |
| Articolul 3a alineatul (4) punctul 1 | Articolul 5 alineatul (4) litera (a) |
| Articolul 3a alineatul (4) punctul 2 | Articolul 5 alineatul (4) litera (b) |
| Articolul 3a alineatele (5) și (6) | Articolul 5 alineatele (5) și (6) |
| Articolul 3a alineatul (7) punctele 1-3 | Articolul 5 alineatul (7) literele (a)-(c) |
| Articolul 3a alineatele (8)-(10) | Articolul 5 alineatele (8)-(10) |
| Articolul 4 literele (a)-(z) | Articolul 1 punctele 1-26 |
| Articolul 4 litera (aa) | Articolul 1 punctul 27 |
| Articolul 4 litera (ab) | Articolul 1 punctul 28 |
| Articolul 4 litera (ac) | Articolul 1 punctul 29 |
| Articolul 4 litera (ad) | Articolul 1 punctul 30 |
| Articolul 4 litera (ae) | Articolul 1 punctul 31 |
| Articolul 5 | Articolul 6 |
| Articolul 5a | Articolul 7 |
| Articolul 5b alineatele (1) și (2) | Articolul 8 alineatele (1) și (2) |
| Articolul 5b alineatul (3) punctele 1-3 | Articolul 8 alineatul (3) literele (a)-(c) |
| Articolul 5b alineatul (4) | Articolul 8 alineatul (4) |
| Articolul 5c alineatul (1) punctele 1-4 | Articolul 9 alineatul (1) literele (a)-(d) |
| Articolul 5c alineatul (2) punctele 1, 2 și 3 | Articolul 9 alineatul (2) literele (a)-(c) |
| Articolul 5c alineatul (3) | Articolul 9 alineatul (3) |
| Articolul 5d alineatele (1) și (2) | Articolul 10 alineatele (1) și (2) |
| Articolul 5d alineatul (3) punctele 1-5 | Articolul 10 alineatul (3) literele (a)-(e) |
| Articolul 5d alineatul (4) punctele 1 și 2 | Articolul 10 alineatul (4) literele (a) și (b) |
| Articolul 5e alineatul (1) punctele 1 și 2 | Articolul 11 alineatul (1) literele (a) și (b) |
| Articolul 5e alineatele (2)-(5) | Articolul 11 alineatele (2)-(5) |
| Articolul 5f alineatul (1) punctele 1-3 | Articolul 12 alineatul (1) literele (a)-(c) |
| Articolul 5f alineatul (2) | Articolul 12 alineatul (2) |
| Articolul 5g alineatul (1) punctele 1-5 | Articolul 13 alineatul (1) literele (a)-(e) |
| Articolul 5g alineatul (2) | Articolul 13 alineatul (2) |
| Articolul 5g alineatul (3) punctul 1 | Articolul 13 alineatul (3) litera (a) |
| Articolul 5g alineatul (3) punctele 1.1 și 1.2 | Articolul 13 alineatul (3) litera (a) punctele (i) și (ii) |
| Articolul 5g alineatul (3) punctul 2 | Articolul 13 alineatul (3) litera (b) |
| Articolul 5h | Articolul 14 |
| Articolul 6 | Articolul 15 |
| Articolul 7 | Articolul 16 |
| Articolul 8 punctele 1-3 | Articolul 17 literele (a)-(c) |
| Articolul 8 punctul 3 literele (a)-(e) | Articolul 17 litera (c) punctele (i)-(v) |

▼B

| Directiva 94/58/CE | Prezenta directivă |
|---|---|
| Articolul 8 punctele 4-6 | Articolul 17 literele (d)-(f) |
| Articolul 9 | Articolul 18 |
| Articolul 10 | Articolul 19 |
| Articolul 10a | Articolul 20 |
| Articolul 11 | Articolul 21 |
| Articolul 12 | Articolul 22 |
| Articolul 13 | Articolul 23 |
| Articolul 13a | Articolul 24 |
| — | Articolul 25 ([1]) |
| Articolul 14 | Articolul 26 |
| — | Articolul 27 |
| — | Articolul 28 |
| — | Articolul 29 |
| Anexa I | Anexa I |
| Anexa II | Anexa II |
| — | Anexa III |
| — | Anexa IV |

([1]) Directiva 98/35/CE, articolul 2 alineatul (3).