

# DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2397

z dnia 12 grudnia 2017 r.

w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywy Rady 91/672/EWG <sup>(3)</sup> i 96/50/WE <sup>(4)</sup> są pierwszymi krokami poczynionymi w kierunku harmonizacji i uznawania kwalifikacji zawodowych członków załogi w żegludze śródlądowej.
- (2) Wymogi dotyczące członków załogi uprawiających żeglugę na Renie pozostają poza zakresem stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE i zostały one ustanowione przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie.
- (3) Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(5)</sup> ma zastosowanie do zawodów żeglugi śródlądowej innych niż kapitanowie. Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw na mocy dyrektywy 2005/36/WE nie jest jednak w pełni dostosowane do regularnej i częstej działalności transgranicznej osób wykonujących zawody żeglugi śródlądowej zwłaszcza na krajowych śródlądowych drogach wodnych połączonych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego.
- (4) Badanie oceniające przeprowadzone przez Komisję w 2014 r. uwidoczniło fakt, że ograniczenie zakresu stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE do kapitanów oraz brak automatycznego uznawania patentów kapitana wydanych zgodnie z tymi dyrektywami w odniesieniu do żeglugi po Renie, utrudniają mobilność członków załogi w żegludze śródlądowej.
- (5) W celu ułatwienia mobilności, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zapewnienia ochrony życia ludzkiego i środowiska istotne jest posiadanie przez członków załogi pokładowej – a w szczególności przez osoby odpowiedzialne za postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich oraz osoby uczestniczące w bunkrowaniu statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym – świadectw potwierdzających ich kwalifikacje. W celu skutecznego egzekwowania tego wymogu powinni oni mieć przy sobie takie świadectwa podczas wykonywania swojego zawodu. Uwagi te mają również zastosowanie do młodych osób, dla których ważne jest, aby ich bezpieczeństwo i zdrowie w pracy było chronione zgodnie z dyrektywą Rady 94/33/WE <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 389 z 21.10.2016, s. 93.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 4 grudnia 2017 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, 22).

<sup>(6)</sup> Dyrektywa Rady 94/33/WE z dnia 22 czerwca 1994 r. w sprawie ochrony pracy osób młodych (Dz.U. L 216 z 20.8.1994, s. 12).

- (6) Żegluga w celach sportowych lub rekreacyjnych, eksploatacja promów, które nie poruszają się samodzielnie, oraz żegluga dla sił zbrojnych lub służb ratowniczych, nie wymagają kwalifikacji podobnych do tych wymaganych dla zawodowej żeglugi do celów transportu towarów i osób. Dlatego osoby prowadzące taką działalność nie powinny być objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (7) Kapitanowie uprawiający żeglugę w warunkach stwarzających szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa powinni posiadać specjalne zezwolenia, w szczególności na prowadzenie dużych konwojów, prowadzenie jednostek pływających napędzanych skroplonym gazem ziemnym, prowadzenie statków w warunkach ograniczonej widoczności, prowadzenie statków na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim lub prowadzenie statków na drogach wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi. Aby uzyskać takie zezwolenia, kapitanowie powinni mieć obowiązek wykazania szczególnych dodatkowych kompetencji.
- (8) Aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi, państwa członkowskie powinny zidentyfikować śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim w oparciu o zharmonizowane kryteria. Wymogi dotyczące kompetencji do uprawiania żeglugi na tych drogach wodnych należy określić na poziomie Unii. W przypadku gdy jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz bez zbędnego ograniczania mobilności kapitanów, w stosownych przypadkach we współpracy z odpowiednią europejską komisją rzeczną, państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zidentyfikowania dróg wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi w oparciu o zharmonizowane kryteria i procedury zgodnie z niniejszą dyrektywą. W takich przypadkach odnośne wymogi dotyczące kompetencji należy określić na poziomie krajowym.
- (9) Mając na względzie przyczynianie się do mobilności osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających w całej Unii oraz zważywszy, że wszystkie świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą powinny spełniać wymagane minimalne standardy zgodnie ze zharmonizowanymi kryteriami, państwa członkowskie powinny uznawać kwalifikacje zawodowe potwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą. W konsekwencji posiadacze takich kwalifikacji powinni móc wykonywać swój zawód na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.
- (10) Mając na uwadze brak działalności transgranicznej na niektórych krajowych śródlądowych drogach wodnych oraz w celu zmniejszenia kosztów państwa członkowskie powinny mieć możliwość niewprowadzania obowiązku posiadania unijnych świadectw kwalifikacji na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z żeglowną śródlądową drogą wodną innego państwa członkowskiego. Unijne świadectwa powinny jednak umożliwiać dostęp do działalności żeglugowej na tych niepołączonych drogach wodnych.
- (11) Dyrektywa 2005/36/WE nadal ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, którzy są wyłączeni z obowiązku posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, a także nadal ma zastosowanie do kwalifikacji w dziedzinie żeglugi śródlądowej nieobjętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (12) W przypadku gdy państwa członkowskie przyznają wyłączenia z obowiązku posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji, powinny one uznawać unijne świadectwa kwalifikacji w przypadku osób pływających na ich krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, w którym stosowane jest wyłączenie. Te państwa członkowskie powinny również zapewnić, aby w odniesieniu do tych śródlądowych dróg wodnych w żeglarskich książeczkach pracy osób posiadających unijne świadectwo kwalifikacji poświadczane były dane dotyczące praktyki pływania i odbytych rejsów, jeśli zwrócą się o to członkowie załogi. Te państwa członkowskie powinny ponadto przyjąć i egzekwować odpowiednie środki i sankcje w celu zapobiegania nadużyciom oraz innym niezgodnym z prawem praktykom dotyczącym unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy na tych niepołączonych śródlądowych drogach wodnych.
- (13) Państwa członkowskie stosujące wyłączenia z obowiązku posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji powinny mieć możliwość zawieszania unijnych świadectw kwalifikacji w przypadku osób pływających na ich krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, w którym stosowane jest wyłączenie.
- (14) Dla państwa członkowskiego, w którym żadna ze śródlądowych dróg wodnych nie jest połączona z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego i które postanowi nie wydawać unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z niniejszą dyrektywą, dokonanie transpozycji i wdrożenie wszystkich przepisów niniejszej dyrektywy byłoby nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkiem. Takie państwo członkowskie powinno zatem zostać wyłączone z obowiązku transpozycji i wdrożenia przepisów dotyczących świadectwa kwalifikacji dopóty, dopóki postanawia nie wydawać unijnych świadectw kwalifikacji. Takie państwo członkowskie powinno być jednak zobowiązane do uznawania na swoim terytorium unijnych świadectw kwalifikacji w celu promowania mobilności pracowników w Unii, zmniejszenia obciążeń administracyjnych związanych z mobilnością siły roboczej oraz zwiększenia atrakcyjności zawodu.

- (15) W szeregu państw członkowskich żegluga śródlądowa nie jest prowadzona często i służy jedynie interesom lokalnym lub sezonowym na drogach wodnych niepołączonych z innymi państwami członkowskimi. Zasada uznawania świadectw zawodowych na mocy niniejszej dyrektywy powinna być przestrzegana także w tych państwach członkowskich, jednak obciążenie administracyjne powinno być proporcjonalne. Wdrożenie takich narzędzi jak bazy danych i rejestry, stworzyłoby znaczące obciążenie administracyjne, lecz nie przyniosłoby rzeczywistej korzyści, ponieważ informacje mogą być przekazywane między państwami członkowskimi również za pomocą innych środków współpracy. Dlatego uzasadnione jest umożliwienie zainteresowanym państwu członkowskim dokonania transpozycji jedynie minimalnej liczby przepisów niezbędnych do uznawania świadectw zawodowych wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (16) W niektórych państwach członkowskich żegluga po śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa. Wymaganie od tych państw członkowskich, aby transponowały niniejszą dyrektywę byłoby dla nich nieproporcjonalnym obciążeniem administracyjnym.
- (17) Ważne jest, aby sektor żeglugi śródlądowej był w stanie zapewnić programy ukierunkowane zarówno na zatrzymanie w pracy osób w wieku powyżej pięćdziesiątego roku życia, jak i na podnoszenie umiejętności oraz zwiększanie szans młodych ludzi na zatrudnienie.
- (18) Komisja powinna zapewnić równe szanse wszystkim członkom załogi wykonującym swój zawód wyłącznie i regularnie na terytorium Unii oraz powinna zatrzymać wszelki utrzymujący się spadek wynagrodzeń, a także wszelką dyskryminację ze względu na obywatelstwo, miejsce zamieszkania lub banderę.
- (19) Mając na uwadze ugruntowaną, trwającą od 2003 r. współpracę między Unią a Centralną Komisją Żeglugi na Renie, która doprowadziła do powstania Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) pod auspicjami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie, oraz w celu uproszczenia ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie, świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym ustanowiono wymogi takie same jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie, powinny być ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych. Takie świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przez państwa trzecie powinny być uznawane w Unii, z zastrzeżeniem zasady wzajemności.
- (20) Ważne jest, aby pracodawcy stosowali przepisy prawa socjalnego i prawa pracy obowiązujące w państwie członkowskim, w którym prowadzona jest działalność, gdy zatrudniają w Unii członków załogi pokładowej posiadających świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przez państwa trzecie oraz uznane przez właściwe organy w Unii.
- (21) W celu usunięcia kolejnych barier w mobilności pracowników oraz dalszego uproszczenia ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie, wszelkie świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie w oparciu o wymogi takie same jak wymogi ustanowione w niniejszej dyrektywie również mogą być uznawane na wszystkich unijnych drogach wodnych, z zastrzeżeniem oceny dokonanej przez Komisję oraz z zastrzeżeniem uznawania przez to państwo trzecie dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (22) Państwa członkowskie powinny wydawać świadectwa kwalifikacji tylko osobom, które osiągnęły minimalny poziom kompetencji i minimalny wiek, spełniają wymogi dotyczące stanu zdrowia oraz mają praktykę pływania wymaganą do uzyskania określonych kwalifikacji.
- (23) Ważne jest, aby Komisja i państwa członkowskie zachęcały młodych ludzi do starania się o uzyskanie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz aby Komisja i państwa członkowskie ustanowiły konkretne środki w celu wspierania działań partnerów społecznych w tym zakresie.
- (24) Aby zagwarantować wzajemne uznawanie kwalifikacji, świadectwa kwalifikacji powinny być oparte na kompetencjach niezbędnych do eksploatacji jednostek pływających. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby osoby otrzymujące świadectwa kwalifikacji miały odpowiedni minimalny poziom kompetencji, zweryfikowany w drodze stosownej oceny. Oceny takie mogłyby przybierać formę egzaminu administracyjnego lub mogłyby stanowić część zatwierdzonych programów szkolenia realizowanych zgodnie ze wspólnymi standardami, aby zapewnić we wszystkich państwach członkowskich porównywalny minimalny poziom kompetencji w odniesieniu do różnych kwalifikacji.
- (25) Uprawiając żeglugę na unijnych śródlądowych drogach wodnych, kapitanowie powinni móc stosować wiedzę na temat przepisów ruchu na śródlądowych drogach wodnych, takich jak Europejski kodeks żeglugi po śródlądowych drogach wodnych (CEVNI), lub inne odpowiednie przepisy ruchu, a także na temat mających zastosowanie przepisów dotyczących obsady jednostek pływających, w tym również czasu odpoczynku, zgodnie z prawodawstwem unijnym lub krajowym, lub szczegółowymi przepisami uzgodnionymi na poziomie regionalnym, takimi jak rozporządzenie dotyczące składu załóg statków na Renie.

- (26) Ze względu na odpowiedzialność za bezpieczeństwo w ramach wykonywania zawodu kapitana, uprawiania żeglugi z pomocą radaru oraz bunkrowania lub prowadzenia jednostek pływających napędzanych skroplonym gazem ziemnym, konieczne jest sprawdzenie w drodze egzaminów praktycznych, czy wymagany poziom kompetencji został rzeczywiście osiągnięty. Aby jeszcze bardziej ułatwić ocenę kompetencji, tego rodzaju egzaminy praktyczne mogłyby być przeprowadzane przy użyciu zatwierdzonych symulatorów.
- (27) Umiejętności w zakresie obsługi pokładowych urządzeń radiowych są kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej. Ważne jest, aby państwa członkowskie zachęcały wszystkich członków załogi pokładowej, którzy mogliby znaleźć się w sytuacji wymagającej prowadzenia jednostki pływającej, do odbycia szkolenia i uzyskania świadectwa w zakresie obsługi takich urządzeń radiowych. Dla kapitanów i sterników takie szkolenie i takie świadectwa powinny być obowiązkowe.
- (28) Zatwierdzanie programów szkolenia jest konieczne w celu weryfikacji, czy programy te są zgodne ze wspólnymi minimalnymi wymogami w zakresie treści i organizacji. Zgodność taka pozwala na wyeliminowanie zbędnych barier w podejmowaniu zawodu poprzez zapobieganie nakładaniu obowiązku zdawania zbędnych dodatkowych egzaminów przez osoby, które uzyskały już niezbędne umiejętności w trakcie swojego szkolenia zawodowego. Istnienie zatwierdzonych programów szkolenia mogłoby także ułatwiać podejmowanie zawodu związanego z żeglugą śródlądową pracownikom, którzy wcześniej nabyli doświadczenie w innych sektorach, ponieważ mogliby oni korzystać ze specjalnych programów szkolenia, w których uwzględnia się kompetencje już przez nich nabyte.
- (29) Aby jeszcze bardziej ułatwić mobilność w przypadku kapitanów, państwa członkowskie powinny być uprawnione – z zastrzeżeniem zgody państwa członkowskiego, na terytorium którego znajduje się odcinek śródlądowej drogi wodnej, na którym występują szczególne zagrożenia – do dokonania oceny kompetencji niezbędnych do uprawiania żeglugi na tym konkretnym odcinku śródlądowej drogi wodnej.
- (30) Praktyka pływania powinna być weryfikowana przy użyciu zatwierdzonych wpisów w żeglarskich książeczkach pracy. Aby umożliwić taką weryfikację, państwa członkowskie powinny wydawać żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe oraz zapewniać, aby te ostatnie zawierały zapis rejsów jednostek pływających. Stan zdrowia kandydata powinien być poświadczony przez zatwierzonego przedstawiciela zawodu medycznego.
- (31) W przypadku gdy operacje załadunku i rozładunku wymagają czynnych działań nawigacyjnych, takich jak pogłębianie lub manewrowanie między punktami załadunku lub rozładunku, państwa członkowskie powinny uznawać czas poświęcony na takie działania jako praktykę pływania oraz odpowiednio go rejestrować.
- (32) Ilekroć środki przewidziane w niniejszej dyrektywie wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinno się ono odbywać zgodnie z prawem unijnym dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001 <sup>(1)</sup> i (UE) 2016/679 <sup>(2)</sup>.
- (33) Aby przyczynić się do sprawnego administrowania świadectwami kwalifikacji, państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwe organy, które mają wdrażać niniejszą dyrektywę oraz powinny utworzyć rejestry na potrzeby rejestrowania danych dotyczących świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych. W celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz z Komisją na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, jak również do celów statystycznych, aby zachować bezpieczeństwo i usprawnić żeglugę, państwa członkowskie powinny przekazywać takie informacje, w tym również dane dotyczące świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, umieszczając je w bazie danych prowadzonej przez Komisję. Utrzymując taką bazę danych, Komisja powinna odpowiednio przestrzegać zasad ochrony danych osobowych.
- (34) Przetwarzaniem danych osobowych zajmują się organy, w tym również organy w państwach trzecich, które wydają świadectwa kwalifikacji, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe zgodnie z zasadami identycznymi jak zasady zawarte w niniejszej dyrektywie. Organy zaangażowane we wdrażanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy oraz, w razie potrzeby, organizacje międzynarodowe, które ustanowiły te identyczne zasady, również powinny mieć dostęp do bazy danych prowadzonej przez Komisję do celów oceny niniejszej dyrektywy, do celów statystycznych, zachowania bezpieczeństwa, zapewnienia sprawnej żeglugi oraz w celu ułatwienia wymiany informacji między tymi organami. Dostęp ten powinien jednak być zależny od odpowiedniego poziomu ochrony danych, szczególnie w przypadku danych osobowych, a w przypadku państw trzecich i organizacji międzynarodowych – również od spełnienia zasady wzajemności.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

- (35) Aby jeszcze bardziej zmodernizować sektor żeglugi śródlądowej oraz zmniejszyć obciążenia administracyjne, a jednocześnie sprawić, aby dokumenty były mniej podatne na fałszowanie, Komisja powinna rozważyć – przy uwzględnieniu zasady lepszego stanowienia prawa – zbadanie możliwości zastąpienia wersji papierowej unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych narzędziami elektronicznymi, takimi jak elektroniczne legitymacje zawodowe oraz elektroniczne jednostki statków.
- (36) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do sprzeciwiania się, w stosownych przypadkach, zamierzonemu przyjęciu przez państwo członkowskie wymogów dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na niektórych odcinkach śródlądowych dróg wodnych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (37) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do przyjmowania wzorów na potrzeby wydawania unijnych świadectw kwalifikacji, świadectw potwierdzających zaliczenie egzaminu praktycznego, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych oraz przyjmowania decyzji dotyczących uznawania zgodnie z art. 10. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (38) W celu zapewnienia minimalnych zharmonizowanych standardów uzyskiwania świadectwa kwalifikacji, ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz w celu ułatwienia wdrażania, monitorowania i oceny niniejszej dyrektywy przez Komisję, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanawiania standardów kompetencji, standardów dotyczących stanu zdrowia, standardów dotyczących egzaminów praktycznych, standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów oraz standardów określających cechy i warunki użytkowania bazy danych, która ma być prowadzona przez Komisję, w której mają być przechowywane kopie najważniejszych danych dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych oraz uznawanych dokumentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. <sup>(2)</sup> w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (39) Środki przejściowe powinny uwzględniać nie tylko problem patentów wydanych kapitanom zgodnie z dyrektywą 96/50/WE, z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie lub z niektórymi przepisami krajowymi, lecz także problem świadectw wydanych innym kategoriom członków załogi pokładowej objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. Na tyle, na ile to możliwe, środki te powinny zabezpieczać wcześniej przyznane uprawnienia oraz powinny zapewnić wykwalifikowanym członkom załogi rozsądny czas na ubieganie się o unijne świadectwo kwalifikacji. W środkach tych należy zatem przewidzieć odpowiedni okres, podczas którego dotychczasowymi świadectwami będzie można nadal posługiwać się na tych unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były one ważne przed upływem okresu transpozycji. Środki te powinny również zapewnić system przechodzenia na nowe zasady w odniesieniu do wszystkich tych świadectw, w szczególności jeżeli chodzi o rejsy o zasięgu lokalnym.
- (40) Harmonizacja prawodawstwa w dziedzinie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej w Europie jest ułatwana dzięki ściślejszej współpracy między Unią a Centralną Komisją Żeglugi na Renie, a także poprzez opracowywanie standardów CESNI. CESNI, które jest otwarte dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, opracowuje standardy w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w tym również standardy w zakresie kwalifikacji zawodowych. Europejskie komisje rzeczne, odpowiednie organizacje międzynarodowe, partnerzy społeczni oraz stowarzyszenia branżowe powinni być w pełni zaangażowani w projektowanie i opracowywanie standardów CESNI. W przypadku gdy warunki określone w niniejszej dyrektywie są spełnione, Komisja – przyjmując akty wykonawcze i delegowane zgodnie z niniejszą dyrektywą – powinna odwoływać się do standardów CESNI.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (41) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie wspólnych ram uznawania minimalnych kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary lub skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (42) Aby poprawić równowagę płci w sektorze śródlądowych dróg wodnych, ważne jest promowanie dostępu kobiet do kwalifikacji i do zawodu.
- (43) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej informacje, które państwa członkowskie są zobowiązane przekazywać Komisji w kontekście transpozycji dyrektywy, muszą być jasne i precyzyjne. Tak jest również w przypadku niniejszej dyrektywy, która przewiduje konkretnie ukierunkowane podejście do transpozycji.
- (44) Należy w związku z tym uchylić dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ 1

### PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

##### Przedmiot

W niniejszej dyrektywie określa się warunki i procedury uzyskiwania świadectwa kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych, a także uznawania takich kwalifikacji w państwach członkowskich.

#### Artykuł 2

##### Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego oraz ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących rodzajach jednostek pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:

- a) statkach o długości co najmniej 20 metrów;
- b) statkach, dla których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;
- c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:
  - (i) holowania lub pchania statków, o których mowa w lit. a) i b);
  - (ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;
  - (iii) przemieszczania statków, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
- d) statkach pasażerskich;
- e) statkach, które muszą posiadać świadectwo homologacji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE<sup>(1)</sup>;
- f) urządzeniach pływających.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób:

- a) uprawiających żeglugę w celach sportowych lub rekreacyjnych;
- b) uczestniczących w eksploatacji promów nieporuszających się samodzielnie;
- c) uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających wykorzystywanych przez siły zbrojne, siły utrzymywania porządku publicznego, służby obrony cywilnej, administrację żeglugi, straż pożarną i inne służby ratownicze.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

3. Bez uszczerbku dla art. 39 ust. 3 niniejsza dyrektywa nie ma również zastosowania do osób uprawiających żeglugę w państwach członkowskich niemających śródlądowych dróg wodnych połączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, jeżeli osoby te:

- a) odbywają wyłącznie ograniczoną liczbę rejsów o zasięgu lokalnym, w przypadku gdy odległość od miejsca wypłynięcia w żadnym momencie nie przekracza dziesięciu kilometrów; lub
- b) odbywają wyłącznie rejsy sezonowo.

### Artykuł 3

#### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „śródlądowa droga wodna” oznacza drogę wodną inną niż wody morskie, otwartą dla żeglugi na jednostkach pływających, o których mowa w art. 2;
- 2) „jednostka pływająca” oznacza statek lub urządzenie pływające;
- 3) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;
- 4) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych;
- 5) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;
- 6) „statek pasażerski” oznacza statek zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 7) „unijne świadectwo kwalifikacji” oznacza świadectwo wydane przez właściwy organ potwierdzające, że dana osoba spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie;
- 8) „konwencja STCW” oznacza konwencję STCW zgodnie z definicją zawartą w art. 1 pkt 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE<sup>(1)</sup>;
- 9) „członkowie załogi pokładowej” oznaczają osoby uczestniczące w ogólnej eksploatacji jednostki pływającej na unijnych śródlądowych drogach wodnych i które wykonują różne zadania, takie jak zadania związane z: żeglugą, kontrolą eksploatacji jednostki pływającej, obsługą ładunków, sztauowaniem, transportem pasażerów, techniką okrętową, konserwacją i naprawą, komunikacją, zdrowiem i bezpieczeństwem oraz ochroną środowiska, inne niż osoby, które są wyznaczone wyłącznie do obsługi silników, dźwigów lub urządzeń elektrycznych i elektronicznych;
- 10) „świadectwo operatora radiowego” oznacza krajowe świadectwo wydane przez państwo członkowskie zgodnie z Regulaminem radiokomunikacyjnym załączonym do Międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej, zezwalające na obsługę stacji radiokomunikacyjnej na jednostce pływającej żeglugi śródlądowej;
- 11) „ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej” oznacza osobę pełniącą służbę na pokładzie statku, która ma kwalifikacje do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;
- 12) „ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego” oznacza osobę wykwalifikowaną do zajmowania się procedurą bunkrowania jednostek pływających napędzanych skroplonym gazem ziemnym lub do sprawowania funkcji kapitana prowadzącego taką jednostkę pływającą;
- 13) „kapitan” oznacza członka załogi pokładowej wykwalifikowanego do prowadzenia jednostki pływającej na śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich oraz wykwalifikowanego do ponoszenia ogólnej odpowiedzialności na pokładzie, w tym również za załogę, pasażerów i ładunek;
- 14) „szczególne zagrożenie” oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa spowodowane określonymi warunkami nawigacyjnymi, które wymagają od kapitanów posiadania kompetencji wykraczających poza to, co jest oczekiwane zgodnie z ogólnymi standardami kompetencji na ich poziomie zarządzania;
- 15) „kompetencja” oznacza dowiedzioną zdolność korzystania z wiedzy i umiejętności wymaganych zgodnie z ustalonymi standardami w celu prawidłowego wykonywania zadań niezbędnych do eksploatacji jednostek pływających żeglugi śródlądowej;
- 16) „poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związanej ze sprawowaniem funkcji kapitana oraz zapewnieniem, aby inni członkowie załogi pokładowej prawidłowo wykonywali wszystkie zadania w zakresie eksploatacji jednostki pływającej;

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

- 17) „poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika oraz utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem wszystkich zadań w ramach wyznaczonego obszaru odpowiedzialności tej osoby zgodnie z właściwymi procedurami oraz pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania;
- 18) „duży konwój” oznacza zestaw pchany, w przypadku którego iloczyn całkowitej długości i całkowitej szerokości jednostki pchanej wynosi co najmniej 7 000 metrów kwadratowych;
- 19) „żeglarska książeczka pracy” oznacza indywidualny rejestr, w którym rejestruje się informacje dotyczące historii zatrudnienia członka załogi, w szczególności praktykę pływania i odbyte rejsy;
- 20) „dziennik pokładowy” oznacza urzędowy rejestr rejsów odbytych przez jednostkę pływającą i jej załogę;
- 21) „aktywna żeglarska książeczka pracy” lub „aktywny dziennik pokładowy” oznacza żeglarską książeczkę pracy lub dziennik pokładowy, w których można rejestrować dane;
- 22) „praktyka pływania” oznacza czas, mierzony w dniach, spędzony przez członków załogi pokładowej na pokładzie w trakcie rejsu jednostką pływającą po śródlądowych drogach wodnych, w tym również operacje załadunku i rozładunku wymagające czynnych działań nawigacyjnych, który został zatwierdzony przez właściwy organ;
- 23) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;
- 24) „długość” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, z wyłączeniem steru i bukszprytu;
- 25) „szerokość” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (z wyłączeniem kół łopatkowych, odbojnic itp.);
- 26) „zanurzenie” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez uwzględnienia stępki lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;
- 27) „żegluga sezonowa” oznacza działalność żeglugową, która jest wykonywana przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy każdego roku.

## ROZDZIAŁ 2

### UNIJNE ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI

#### Artykuł 4

#### **Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej uprawiający żeglugę na unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.
2. Dla członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie unijne świadectwo kwalifikacji i żeglarska książeczka pracy, o której mowa w art. 22, przedstawiane są w formie jednolitego dokumentu.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej, inne niż kapitanowie, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW.

#### Artykuł 5

#### **Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby eksperci w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz eksperci w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego posiadali unijne świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z art. 11 albo świadectwo uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych ważne są świadectwa posiadane przez osoby uczestniczące w eksploatacji jednostki pływającej, wydane lub uznane zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, a zatem zgodnie z konwencją STCW.



### Artykuł 6

#### **Obowiązek posiadania szczególnych zezwoleń przez kapitanów**

Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie posiadali szczególne zezwolenia wydane zgodnie z art. 12, gdy:

- a) uprawiają żeglugę na drogach wodnych, które zostały zaklasyfikowane jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim zgodnie z art. 8;
- b) uprawiają żeglugę na drogach wodnych zidentyfikowanych jako odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami zgodnie z art. 9;
- c) uprawiają żeglugę z pomocą radaru;
- d) prowadzą jednostki pływające napędzane skroplonym gazem ziemnym;
- e) prowadzą duże konwoje.

### Artykuł 7

#### **Wyłączenia dotyczące krajowych śródlądowych dróg wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego**

1. Państwo członkowskie może wyłączyć osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, które uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, w tym również sklasyfikowanych jako śródlądowe drogi wodne o charakterze morskim, z obowiązków określonych w art. 4 ust. 1 i 2, art. 5 ust. 1, art. 6, art. 22 ust. 1 akapit pierwszy oraz art. 22 ust. 3 i 6.
2. Państwo członkowskie przyznające wyłączenia zgodnie z ust. 1 może wydawać świadectwa kwalifikacji osobom, o których mowa w ust. 1, na warunkach odmiennych od ogólnych warunków określonych w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że świadectwa te zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Uznawanie tych świadectw w innych państwach członkowskich regulowane jest dyrektywą 2005/36/WE lub dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/45/WE<sup>(1)</sup>, w zależności od przypadku.
3. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia informacje dotyczące tych przyznanych wyłączeń.

### Artykuł 8

#### **Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim**

1. Państwa członkowskie klasyfikują odcinek śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądową drogę wodną o charakterze morskim, w przypadku gdy spełnione jest jedno z poniższych kryteriów:
  - a) zastosowanie ma Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
  - b) boje i znaki są zgodne z systemem morskim;
  - c) niezbędna jest nawigacja naziemna na tej śródlądowej drodze wodnej; lub
  - d) do żeglugi na tej śródlądowej drodze wodnej potrzebne są urządzenia morskie, których obsługa wymaga szczególnej wiedzy.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zaklasyfikowaniu określonego odcinka śródlądowej drogi wodnej na swoim terytorium jako śródlądowej drogi wodnej o charakterze morskim. Do powiadomienia skierowanego do Komisji dołącza się uzasadnienie oparte o kryteria, o których mowa w ust. 1. Komisja bez zbędnej zwłoki publicznie udostępnia wykaz zgłoszonych śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.

### Artykuł 9

#### **Odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia**

1. W przypadku gdy jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, państwa członkowskie mogą, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2–4, identyfikować przechodzące przez ich własne terytoria odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, w przypadku gdy zagrożenia takie wynikają z jednego lub większej liczby poniższych powodów:
  - a) częstych zmian przebiegu i prędkości prądów;
  - b) hydromorfologicznych cech śródlądowej drogi wodnej oraz braku odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowej drodze wodnej lub odpowiednich map nawigacyjnych;

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie oraz zmieniająca dyrektywę 2001/25/WE (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 160).

- c) istnienia szczególnych lokalnych regulacji ruchu uzasadnionych specyficznymi cechami hydromorfologicznymi śródlądowej drogi wodnej; lub
- d) częstych wypadków na określonym odcinku śródlądowej drogi wodnej wynikających z braku kompetencji, która nie jest objęta standardami, o których mowa w art. 17.

W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa, prowadzą konsultacje z odpowiednią europejską komisją rzeczną w trakcie procesu identyfikacji odcinków, o których mowa w akapicie pierwszym.

- 2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, jakie zamierzają przyjąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz z art. 20, oraz podają uzasadnienie tych środków, co najmniej sześć miesięcy przed przewidzianą datą przyjęcia tych środków.
- 3. W przypadku gdy odcinki śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w ust. 1, są położone wzdłuż granicy między dwoma lub większą liczbą państw członkowskich, zainteresowane państwa członkowskie wzajemnie konsultują się oraz wspólnie powiadamiają Komisję.
- 4. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza przyjąć środek, który nie jest uzasadniony zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja w terminie sześciu miesięcy od powiadomienia może przyjąć akty wykonawcze zawierające jej decyzję sprzeciwiającą się przyjęciu środka. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.
- 5. Komisja publicznie udostępnia środki przyjęte przez państwa członkowskie, wraz z uzasadnieniem, o którym mowa w ust. 2.

#### Artykuł 10

##### Uznawanie

1. Każde unijne świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 4 i 5, a także wszelkie żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22, które zostały wydane przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.

2. Na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym składu załóg statków na Renie, w którym określono wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie.

Takie świadectwa, żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, które zostały wydane przez państwo trzecie, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że takie państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

3. Bez uszczerbku dla ust. 2 na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5, ważne jest każde świadectwo kwalifikacji, każda żeglarska książeczka pracy lub każdy dziennik pokładowy, które zostały wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego określającymi wymogi identyczne jak wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie.

4. Każde państwo trzecie może przedłożyć Komisji wniosek o uznawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych, które zostały wydane przez jego organy. Do wniosku dołącza się wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy wydawanie takich dokumentów podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.

5. Po otrzymaniu wniosku o uznanie zgodnie z ust. 4 Komisja przeprowadza ocenę systemów uzyskiwania świadectwa we wnioskującym państwie trzecim, aby ustalić, czy wydawanie świadectw, żeglarskich książeczek pracy lub dzienników pokładowych określonych we wniosku podlega wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie.

Jeżeli te wymogi uznane są za identyczne, Komisja przyjmuje akty wykonawcze uznające w Unii świadectwa, żeglarskie książeczki pracy lub dzienniki pokładowe wydane przez to państwo trzecie, pod warunkiem że to państwo trzecie uznaje, w obrębie swojej jurysdykcji, unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

Przyjmując akt wykonawczy, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, Komisja określa, których spośród dokumentów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, dotyczy uznanie. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.

6. W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że dane państwo trzecie przestało spełniać wymogi niniejszego artykułu, natychmiast powiadamia o tym Komisję, należycie uzasadniając powody swojego sprzeciwu.

7. Komisja ocenia co osiem lat zgodność systemu uzyskiwania świadectwa w państwie trzecim, o którym mowa w ust. 5 akapit drugi, z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie. Jeżeli Komisja ustali, że wymogi określone w niniejszej dyrektywie nie są już spełniane, zastosowanie ma ust. 8.

8. Jeżeli Komisja ustali, że wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 2 lub 3 niniejszego artykułu, nie podlega już wymogom identycznym jak wymogi określone w niniejszej dyrektywie, przyjmuje akty wykonawcze zawieszające na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych ważność świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych zgodnie z tymi wymogami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 33 ust. 3.

Komisja może w każdej chwili uchylić zawieszenie, jeżeli usunięto stwierdzone braki w odniesieniu do stosowanych standardów.

9. Komisja publicznie udostępnia wykaz państw trzecich, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z dokumentami uznawanymi za ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.

### ROZDZIAŁ 3

## UZYSKIWANIE ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH

### SEKCJA I

#### *Procedura wydawania unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnych zezwoleń*

#### *Artykuł 11*

#### **Wydawanie i ważność unijnych świadectw kwalifikacji**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o unijne świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:

- a) ich tożsamość;
- b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do kwalifikacji, o które się ubiegają;
- c) fakt spełniania, w stosownych przypadkach, standardów dotyczących stanu zdrowia zgodnie z art. 23.

2. Państwa członkowskie wydają unijne świadectwa kwalifikacji po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawców oraz po sprawdzeniu, czy wnioskodawcom tym nie wydano już ważnego unijnego świadectwa kwalifikacji.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory unijnych świadectw kwalifikacji oraz jednolitych dokumentów będących połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

4. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej jest ograniczona do daty następnego badania lekarskiego wymaganego zgodnie z art. 23.

5. Bez uszczerbku dla ograniczenia, o którym mowa w ust. 4, unijne świadectwa kwalifikacji kapitana są ważne przez maksymalnie 13 lat.

6. Unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji są ważne przez maksymalnie pięć lat.

#### *Artykuł 12*

#### **Wydawanie i ważność szczególnych zezwoleń dla kapitanów**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy ubiegający się o szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 6, przedkładali wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:

- a) ich tożsamość;
- b) fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i praktyki pływania w odniesieniu do szczególnego zezwolenia, o które się ubiegają;

c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, w przypadku szczególnych zezwoleń dotyczących żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, które to zezwolenia są wymagane na podstawie art. 6 lit. b), wnioskodawcy ubiegający się o te zezwolenia przedkładają właściwym organom państw członkowskich, o których mowa w art. 20 ust. 3, wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:

a) ich tożsamość;

b) fakt spełniania przez nich wymogów ustanowionych zgodnie z art. 20 dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na konkretnym odcinku śródlądowej drogi wodnej, w odniesieniu do którego wymagane jest zezwolenie;

c) fakt posiadania przez nich unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana, świadectwa uznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 i 3 lub fakt spełniania przez nich minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana przewidzianych w niniejszej dyrektywie.

3. Państwa członkowskie wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, po sprawdzeniu autentyczności i ważności dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwy organ wydający kapitanom unijne świadectwa kwalifikacji wyraźnie określił w świadectwie wszelkie szczególne zezwolenia wydane na podstawie art. 6 zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3. Ważność takiego szczególnego zezwolenia kończy się wraz z upływem ważności unijnego świadectwa kwalifikacji.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 6 lit. d), wydawane jest jako unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3, i którego okres ważności ustala się zgodnie z art. 11 ust. 6.

#### Artykuł 13

##### **Przedłużenie ważności unijnych świadectw kwalifikacji oraz szczególnych zezwoleń dla kapitanów**

Po wygaśnięciu unijnego świadectwa kwalifikacji państwo członkowskie przedłuża, na wniosek, ważność świadectwa oraz, w stosownych przypadkach, zawartych w nim szczególnych zezwoleń, pod warunkiem że:

a) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz szczególnych zezwoleń innych niż te, o których mowa w art. 6 lit. d) – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c);

b) w przypadku unijnych świadectw kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji – przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i b).

#### Artykuł 14

##### **Zawieszenie i cofnięcie unijnych świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń dla kapitanów**

1. W przypadku gdy istnieją przesłanki wskazujące, że nie są już spełniane wymogi dotyczące świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń, państwo członkowskie, które wydało świadectwo lub szczególne zezwolenie, przeprowadza wszystkie niezbędne oceny oraz, w stosownych przypadkach, cofa te świadectwa lub szczególne zezwolenia.

2. Każde państwo członkowskie może czasowo zawiesić unijne świadectwo kwalifikacji w przypadku gdy uzna takie zawieszenie za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lub porządku publicznego.

3. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki rejestrują zawieszenia i cofnięcia w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2.

#### SEKCJA II

##### **Współpraca administracyjna**

#### Artykuł 15

##### **Współpraca**

W przypadku gdy państwo członkowskie, o którym mowa w art. 39 ust. 3, stwierdzi, że świadectwo kwalifikacji wydane przez właściwy organ w innym państwie członkowskim nie spełnia warunków określonych w niniejszej dyrektywie, lub w przypadku gdy istnieją względy bezpieczeństwa lub porządku publicznego, właściwy organ zwraca się do organu wydającego, aby rozważył zawieszenie tego świadectwa kwalifikacji zgodnie z art. 14. Organ występujący z wnioskiem

informuje Komisję o swoim wniosku. Organ, który wydał dane świadectwo kwalifikacji, analizuje wniosek i powiadamia ten drugi organ o swojej decyzji. W oczekiwaniu na przekazanie decyzji organu wydającego każdy właściwy organ może zabronić osobom prowadzenia działalności na obszarze swojej jurysdykcji.

Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, współpracują także z właściwymi organami innych państw członkowskich w celu zapewnienia, aby praktyka pływania i odbyte rejsy posiadaczy świadectw kwalifikacji i żeglarskich książeczek pracy uznanych na mocy niniejszej dyrektywy były rejestrowane, jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwraca się o zarejestrowanie, oraz zatwierdzane na okres nieprzekraczający 15 miesięcy przed datą wniosku o zatwierdzenie. Państwa członkowskie, o których mowa w art. 39 ust. 3, w stosownych przypadkach informują Komisję o śródlądowych drogach wodnych na swoim terytorium, na których wymagane są kompetencje w zakresie żeglugi o charakterze morskim.

### SEKCJA III

#### **Kompetencje**

##### Artykuł 16

#### **Wymogi dotyczące kompetencji**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4, 5 i 6, posiadały kompetencje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej, jak określono w art. 17.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu ocenę kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń, o których mowa w art. 6 lit. b), przeprowadza się zgodnie z art. 20.

##### Artykuł 17

#### **Ocena kompetencji**

1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 31 dotyczące uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby ubiegające się o dokumenty, o których mowa w art. 4, 5 i 6, wykazały, w stosownych przypadkach, że spełniają standardy kompetencji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zdając egzamin zorganizowany:
  - a) pod nadzorem organu administracyjnego zgodnie z art. 18; lub
  - b) w ramach programu szkolenia zatwierdzonego zgodnie z art. 19.
3. Wykazanie zgodności ze standardami kompetencji obejmuje egzamin praktyczny mający na celu uzyskanie:
  - a) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;
  - b) szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi z pomocą radaru, o którym mowa w art. 6 lit. c);
  - c) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego;
  - d) unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

Egzaminy praktyczne przeprowadzane na potrzeby wydawania dokumentów, o których mowa w lit. a) i b) niniejszego ustępu, mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na symulatorze zgodnym z art. 21. W odniesieniu do lit. c) i d) niniejszego ustępu egzaminy praktyczne mogą odbywać się na jednostce pływającej lub na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez określenie standardów dotyczących egzaminów praktycznych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, określających szczególne kompetencje i warunki, które mają być sprawdzane podczas egzaminów praktycznych, jak również minimalne wymogi dotyczące jednostek pływających, na których mogą odbywać się egzaminy praktyczne.

## Artykuł 18

**Egzamin pod nadzorem organu administracyjnego**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy, o których mowa w art. 17 ust. 2 lit. a), były organizowane pod ich nadzorem. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy te przeprowadzali egzaminatorzy, którzy posiadają kwalifikacje do oceniania kompetencji i odpowiadającej im wiedzy oraz umiejętności, o których mowa w art. 17 ust. 1.
2. Państwa członkowskie wydają świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego wnioskodawcom, którzy zdali egzamin praktyczny, o którym mowa w art. 17 ust. 3, w przypadku gdy taki egzamin odbył się na symulatorze zgodnym z art. 21 oraz w przypadku gdy wnioskodawca zwrócił się o takie świadectwo.
3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory świadectw potwierdzających zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.
4. Państwa członkowskie uznają, bez dalszych wymogów lub ocen, świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego, o których mowa w ust. 2, które zostały wydane przez właściwe organy w innych państwach członkowskich.
5. W przypadku egzaminów pisemnych lub egzaminów komputerowych egzaminatorzy, o których mowa w ust. 1, mogą być zastąpieni przez wykwalifikowane osoby nadzorujące.
6. Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminatorzy i wykwalifikowane osoby nadzorujące, o których mowa w niniejszym rozdziale, byli wolni od konfliktów interesów.

## Artykuł 19

**Zatwierdzanie programów szkolenia**

1. Państwa członkowskie mogą ustanowić programy szkolenia dla osób, o których mowa w art. 4, 5 i 6. Państwa członkowskie zapewniają, aby takie programy szkolenia prowadzące do uzyskania dyplomów lub świadectw wykazujących zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, były zatwierdzane przez właściwe organy państw członkowskich, na których terytorium prowadzi swoje programy szkolenia odpowiednia instytucja edukacyjna lub szkoleniowa.

Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena jakości programów szkolenia oraz zapewnienie ich jakości były zapewniane przez stosowanie krajowej lub międzynarodowej normy jakości zgodnie z art. 27 ust. 1.

2. Państwa członkowskie mogą zatwierdzać programy szkolenia, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wyłącznie jeżeli:
  - a) cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury, w tym również wykorzystanie symulatorów, w stosownych przypadkach, oraz materiały szkoleniowe są prawidłowo udokumentowane i umożliwiają kandydatom osiągnięcie standardów kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1;
  - b) programy oceny odpowiednich kompetencji są realizowane przez wykwalifikowane osoby wykazujące dogłębną znajomość programu szkolenia;
  - c) egzamin sprawdzający zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 17 ust. 1, jest przeprowadzany przez wykwalifikowanych egzaminatorów, którzy są wolni od konfliktów interesów.
3. Państwa członkowskie uznają wszelkie dyplomy lub świadectwa przyznane po zakończeniu programów szkolenia zatwierdzanych przez inne państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.
4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają swoje zatwierdzenie programów szkolenia, które nie spełniają już kryteriów określonych w ust. 2.
5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych programów szkolenia, jak również wszelkich programów szkolenia, których zatwierdzenie zostało odwołane lub zawieszane. Komisja publicznie udostępnia te informacje. W wykazie podaje się nazwę programu szkolenia, tytuły przyznawanych dyplomów lub świadectw, organ przyznający dyplom lub świadectwo, rok wejścia w życie zatwierdzenia, jak również odpowiednie kwalifikacje i wszelkie szczególne zezwolenia, do których dyplom lub świadectwo zapewniają dostęp.

*Artykuł 20***Ocena kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń**

1. Państwa członkowskie, które identyfikują na swoich terytoriach odcinki śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia w rozumieniu art. 9 ust. 1, określają dodatkowe kompetencje wymagane od kapitanów uprawiających żeglugę na tych odcinkach śródlądowych dróg wodnych oraz określają środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów. W przypadku gdy państwa członkowskie uznają to za niezbędne do celów zapewnienia bezpieczeństwa, konsultują się w trakcie procesu identyfikacji tych kompetencji z odpowiednią europejską komisją rzeczną.

Biorąc pod uwagę kompetencje wymagane dla żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych, na których występują szczególne zagrożenia, środki niezbędne do udowodnienia spełnienia takich wymogów mogą obejmować:

- a) ograniczoną liczbę rejsów, które należy odbyć na danym odcinku;
- b) egzamin przeprowadzany na symulatorze;
- c) egzamin w postaci testu wielokrotnego wyboru;
- d) egzamin ustny; lub
- e) połączenie środków, o których mowa w lit. a)–d).

Przy stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie stosują obiektywne, przejrzyste, niedyskryminujące i proporcjonalne kryteria.

2. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają, aby zostały wprowadzone procedury oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń oraz zapewniają, aby zostały publicznie udostępnione narzędzia ułatwiające kapitanom uzyskanie wymaganej kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.

3. Państwo członkowskie może przeprowadzać oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń związanych z odcinkami śródlądowych dróg wodnych położonych w innym państwie członkowskim w oparciu o wymogi ustanowione dla tego odcinka śródlądowej drogi wodnej zgodnie z ust. 1, pod warunkiem uzyskania zgody państwa członkowskiego, w którym położony jest odcinek śródlądowej drogi wodnej. W takim przypadku to państwo członkowskie zapewnia państwu członkowskiemu przeprowadzającemu ocenę niezbędne środki umożliwiające mu przeprowadzenie takiej oceny. Państwa członkowskie uzasadniają każdą odmowę udzielenia zgody w oparciu o obiektywne i proporcjonalne powody.

*Artykuł 21***Stosowanie symulatorów**

1. Symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji są zatwierdzane przez państwa członkowskie. Zatwierdzenie takie jest wydawane na wniosek po wykazaniu, że symulator spełnia standardy dla symulatorów ustanowione w drodze aktów delegowanych, o których mowa w ust. 2. W zatwierdzeniu określa się, która konkretna ocena kompetencji jest dozwolona na danym symulatorze.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących zatwierdzania symulatorów, określających minimalne wymogi funkcjonalne i techniczne oraz procedury administracyjne w tym zakresie w celu zapewnienia, aby symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji były projektowane w sposób umożliwiający weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 17 ust. 3.

3. Państwa członkowskie uznają symulatory zatwierdzone przez właściwe organy w innych państwach członkowskich zgodnie z ust. 1 bez dalszych wymogów technicznych lub ocen.

4. Państwa członkowskie odwołują lub zawieszają zatwierdzenie symulatorów, które nie spełniają już standardów, o których mowa w ust. 2.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych symulatorów. Komisja publicznie udostępnia te informacje.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby dostęp do symulatorów do celów oceny był niedyskryminacyjny.

## SEKCJA IV

**Praktyka pływania i stan zdrowia**

## Artykuł 22

**Żeglarska książeczka pracy i dziennik pokładowy**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie rejestrowali praktykę pływania, o której mowa w art. 11 ust. 1 lit. b), oraz odbyte rejsy, o których mowa w art. 20 ust. 1, w żeglarskiej książeczce pracy, o której mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, lub w żeglarskiej książeczce pracy uznanej zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, gdy państwa członkowskie stosują art. 7 ust. 1 lub art. 39 ust. 2, obowiązek określony w akapicie pierwszym niniejszego ustępu ma zastosowanie tylko jeżeli posiadacz żeglarskiej książeczki pracy zwróci się o zarejestrowanie.

2. Państwa członkowskie zapewniają, jeżeli wystąpi o to członek załogi, aby ich właściwe organy - po sprawdzeniu autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dokumentów potwierdzających - zatwierdzały w żeglarskiej książeczce pracy dane dotyczące praktyki pływania i rejsów odbytych w okresie nieprzekraczającym 15 miesięcy przed złożeniem wniosku. W przypadku wprowadzenia narzędzi elektronicznych, w tym elektronicznych żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, w tym również odpowiednich procedur zabezpieczających autentyczność tych dokumentów, odpowiednie dane można zatwierdzać bez przeprowadzania dodatkowych procedur.

Uwzględnia się praktykę pływania, która została uzyskana na którychkolwiek śródlądowych drogach wodnych państw członkowskich. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, których ciekі wodne nie znajdują się w całości na terytorium Unii, uwzględnia się również praktykę pływania uzyskaną na odcinkach położonych poza terytorium Unii.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby rejsy jednostek pływających, o których mowa w art. 2 ust. 1, były rejestrowane w dzienniku pokładowym, o którym mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, lub w dzienniku pokładowym uznanym zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, biorąc pod uwagę informacje wymagane do wdrożenia niniejszej dyrektywy w odniesieniu do identyfikacji osoby, jej praktyki pływania i odbytych rejsów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja uwzględnia fakt, że dziennik pokładowy jest również wykorzystywany w ramach wdrażania dyrektywy Rady 2014/112/UE<sup>(1)</sup> na potrzeby weryfikacji wymogów dotyczących składu załogi oraz rejestrowania rejsów jednostek pływających.

5. Do dnia 17 stycznia 2026 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę dotyczącą zabezpieczonych przed fałszowaniem elektronicznych żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych i legitymacji zawodowych zawierających unijne świadectwa kwalifikacji w żegludze śródlądowej.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi posiadali jednolitą aktywną żeglarską książeczkę pracy oraz aby na jednostkach pływających znajdował się jednolity aktywny dziennik pokładowy.

## Artykuł 23

**Stan zdrowia**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji wykazali się odpowiednim stanem zdrowia, przedstawiając właściwemu organowi ważne orzeczenie lekarskie wydane przez przedstawiciela zawodu medycznego, zatwierdzonego przez właściwy organ, po pomyślnym przeprowadzeniu badania stanu zdrowia.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 2014/112/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. wykonująca Umowę europejską dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Kapitanów (ESO) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF) (Dz.U. L 367 z 23.12.2014, s. 86).



2. Wnioskodawcy przedstawiają orzeczenia lekarskie właściwemu organowi ubiegając się o:
- swoje pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej;
  - swoje unijne świadectwo kwalifikacji kapitana;
  - przedłużenie ważności swojego unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej, w przypadku gdy spełnione są warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu.

Orzeczenia lekarskie wydane w celu uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji nie mogą być wystawione wcześniej niż trzy miesiące przed datą wystąpienia o unijne świadectwo kwalifikacji.

3. Po ukończeniu 60. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji członka załogi pokładowej musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 nie rzadziej niż co pięć lat. Po ukończeniu 70. roku życia posiadacz tego świadectwa musi wykazywać odpowiedni stan zdrowia zgodnie z ust. 1 co dwa lata.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby pracodawcy, kapitanowie i organy państw członkowskich mogli wymagać od członków załogi pokładowej wykazania się odpowiednim stanem zdrowia zgodnie z ust. 1 w każdym przypadku, gdy istnieją obiektywne przesłanki, że członek załogi pokładowej nie spełnia już wymogów dotyczących stanu zdrowia, o których mowa w ust. 6.

5. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia wnioskodawcy, państwa członkowskie mogą wprowadzić środki łagodzące lub nałożyć ograniczenia, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi. W takim przypadku tego rodzaju środki łagodzące i ograniczenia związane ze stanem zdrowia wymienia się w unijnym świadectwie kwalifikacji zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 11 ust. 3.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w oparciu o zasadnicze wymogi dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w załączniku III, w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy poprzez ustanowienie standardów dotyczących stanu zdrowia określających wymogi w zakresie stanu zdrowia, w szczególności w odniesieniu do badań, które przedstawiciele zawodu medycznego muszą przeprowadzić, kryteriów, które muszą stosować, aby stwierdzić zdolność do pracy, a także wykazu ograniczeń i środków łagodzących.

#### ROZDZIAŁ 4

#### PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

##### Artykuł 24

#### Ochrona danych osobowych

- Państwa członkowskie przetwarzają dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z prawem unijnym dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem (UE) 2016/679.
- Komisja przetwarza dane osobowe w ramach niniejszej dyrektywy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.
- Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe były przetwarzane wyłącznie w celu:
  - wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy;
  - wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do bazy danych, o której mowa w art. 25, a Komisją;
  - opracowywania statystyk.

Zanonimizowane informacje uzyskane w oparciu o takie dane można wykorzystywać do wspierania polityk propagujących śródlądowy transport wodny.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4 i 5, i których dane osobowe, w szczególności dane dotyczące zdrowia, są przetwarzane w rejestrach, o których mowa w art. 25 ust. 1, oraz w bazie danych, o której mowa w art. 25 ust. 2, były uprzednio o tym fakcie informowane. Państwa członkowskie przyznają takim osobom dostęp do ich danych osobowych, oraz na żądanie takich osób w każdym czasie przekazują im kopię tych danych.

## Artykuł 25

**Rejestry**

1. Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie prowadzą rejestry unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych wydanych pod ich nadzorem zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz, w stosownych przypadkach, dokumentów uznanych na podstawie art. 10 ust. 2, które zostały wydane, których ważność przedłużono, które zostały zawieszane lub cofnięte, które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone, lub które wygasły.

W przypadku unijnych świadectw kwalifikacji rejestry zawierają dane podane w unijnych świadectwach kwalifikacji oraz nazwę organu wydającego.

W przypadku książeczek żeglarskich rejestry zawierają imię i nazwisko posiadacza oraz jego numer identyfikacyjny, numer identyfikacyjny żeglarskiej książeczki pracy, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.

W przypadku dzienników pokładowych rejestry zawierają nazwę jednostki pływającej, europejski numer identyfikacyjny lub europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), numer identyfikacyjny dziennika pokładowego, datę wydania oraz nazwę organu wydającego.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 w celu uzupełniania informacji w rejestrach żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych o inne informacje wymagane według wzorów żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych przyjętych na podstawie art. 22 ust. 4, aby jeszcze bardziej ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi.

2. Na potrzeby wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy, w celu zachowania bezpieczeństwa, ułatwienia żeglugi, jak również do celów statystycznych oraz aby ułatwić wymianę informacji między organami wdrażającymi niniejszą dyrektywę, państwa członkowskie rzetelnie i niezwłocznie rejestrują w bazie danych prowadzonej przez Komisję dane dotyczące świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych, o których mowa w ust. 1.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 31 ustalających standardy określające cechy takiej bazy danych oraz warunki korzystania z niej, w szczególności w celu sprecyzowania:

- a) instrukcji dotyczących kodowania danych w bazie danych;
- b) praw dostępu użytkowników, zróżnicowanych w stosownych przypadkach według rodzaju użytkowników, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystywania danych;
- c) maksymalnego czasu zatrzymywania danych zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, w stosownych przypadkach zróżnicowanego w zależności od rodzaju dokumentu;
- d) instrukcji dotyczących eksploatacji bazy danych i jej interakcji z rejestrami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Wszelkie dane osobowe zawarte w rejestrach, o których mowa w ust. 1, lub w bazie danych, o której mowa w ust. 2, przechowywane są nie dłużej, niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.

4. Komisja może udzielić dostępu do bazy danych organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej w zakresie, w jakim jest to niezbędne do celów, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, pod warunkiem że:

- a) spełnione zostały wymogi art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001; oraz
- b) to państwo trzecie lub ta organizacja międzynarodowa nie ograniczają państwom członkowskim ani Komisji dostępu do swojej odpowiedniej bazy danych.

Komisja zapewnia, aby państwo trzecie ani organizacja międzynarodowa nie przekazywały tych danych innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej bez wyraźnej pisemnej zgody Komisji oraz na warunkach określonych przez Komisję.

*Artykuł 26***Właściwe organy**

1. Państwa członkowskie wyznaczają w stosownych przypadkach właściwe organy, które:
  - a) organizują i nadzorują egzaminy, o których mowa w art. 18;
  - b) zatwierdzają programy szkolenia, o których mowa w art. 19;
  - c) zatwierdzają symulatory, o których mowa w art. 21;
  - d) wydają świadectwa, przedłużają ich ważność, zawieszają je lub cofają oraz wydają szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 i 38, a także żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 22;
  - e) zatwierdzają praktykę pływania w żeglarskich książeczkach pracy, o których mowa w art. 22;
  - f) określają, którzy przedstawiciele zawodu medycznego mogą wydawać orzeczenia lekarskie zgodnie z art. 23;
  - g) prowadzą rejestry, o których mowa w art. 25;
  - h) wykrywają i zwalczają oszustwa oraz inne niezgodne z prawem praktyki, o których mowa w art. 29.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych organach na swoim terytorium, które wyznaczyły zgodnie z ust. 1. Komisja publicznie udostępnia te informacje.

*Artykuł 27***Monitorowanie**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie działania prowadzone przez podmioty rządowe i pozarządowe pozostające pod ich nadzorem związane ze szkoleniem i oceną kompetencji, a także z wydawaniem i aktualizowaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych były stale monitorowane poprzez system standardów jakości, aby zapewnić osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby cele szkoleniowe i związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były wyraźnie zdefiniowane oraz określały poziomy wiedzy i umiejętności podlegające ocenie i sprawdzane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby – mając na uwadze polityki, systemy, kontrole i przeglądy wewnętrzne służące zapewnianiu jakości ustanowione na potrzeby zapewnienia osiągnięcia określonych celów – obszary stosowania standardów jakości obejmowały:
  - a) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy i dzienników pokładowych;
  - b) wszystkie kursy i programy szkolenia;
  - c) egzaminy i oceny przeprowadzane przez każde państwo członkowskie lub pod jego nadzorem; oraz
  - d) kwalifikacje i doświadczenie wymagane od osób prowadzących szkolenie i egzaminatorów.

*Artykuł 28***Ocena**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy oceniały działania w zakresie nabywania i oceny kompetencji oraz administrowania unijnymi świadectwami kwalifikacji, żeglarskimi książeczkami pracy i dziennikami pokładowymi do dnia 17 stycznia 2037 r., a następnie nie rzadziej niż co dziesięć lat.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki ocen dokonywanych przez takie niezależne organy były należycie dokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki mające na celu usunięcie wszelkich braków stwierdzonych w wyniku niezależnej oceny.

*Artykuł 29***Zapobieganie oszustwom i innym niezgodnym z prawem praktykom**

1. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania oszustwom i innym niezgodnym z prawem praktykom z wykorzystaniem unijnych świadectw kwalifikacji, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
2. Państwa członkowskie wymieniają z właściwymi organami innych państw członkowskich odpowiednie informacje na temat świadectw osób uczestniczących w eksploatacji jednostki pływającej, w tym również informacji o zawieszeniu i cofnięciu świadectw. Wymieniając te informacje, państwa członkowskie muszą w pełni przestrzegać zasad ochrony danych osobowych określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/679.

*Artykuł 30***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

## ROZDZIAŁ 5

**PRZEPISY KOŃCOWE***Artykuł 31***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 oraz art. 25 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 16 stycznia 2018 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w niniejszym artykule, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 32***Standardy CESNI i akty delegowane**

Akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem aktów przyjętych na podstawie art. 25, zawierają odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, pod warunkiem że:

- a) standardy te są dostępne i aktualne;
- b) standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;
- c) zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii.

W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.

W przypadku gdy akty delegowane przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach delegowanych cały tekst tych standardów oraz dokonuje odpowiedniego wpisu lub aktualizacji danego odniesienia, wraz z datą rozpoczęcia stosowania w załączniku IV.

#### Artykuł 33

##### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Odniesienia do komitetu utworzonego na podstawie art. 7 dyrektywy 91/672/EWG, którą uchyla niniejsza dyrektywa, odczytuje się jako odniesienia do komitetu utworzonego na mocy niniejszej dyrektywy.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma zostać uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może zdecydować o zakończeniu procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie opinii.

#### Artykuł 34

##### Standardy CESNI i akty wykonawcze

Przyjmując akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4, Komisja zamieszcza odniesienie do standardów ustanowionych przez CESNI, oraz określa datę rozpoczęcia ich stosowania, pod warunkiem że:

- a) standardy te są dostępne i aktualne;
- b) standardy te spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach;
- c) zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii.

W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, Komisja może przewidzieć inne standardy lub zamieścić odniesienia do nich.

W przypadku gdy akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy odnoszą się do standardów, Komisja zamieszcza w tych aktach wykonawczych cały tekst tych standardów.

#### Artykuł 35

##### Przegląd

1. Komisja dokona oceny niniejszej dyrektywy wraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi, o których mowa w niniejszej dyrektywie, oraz przedłoży wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż w dniu 17 stycznia 2030 r.

2. Do dnia 17 stycznia 2028 r. każde państwo członkowskie udostępni Komisji informacje potrzebne do monitorowania wdrażania i oceny niniejszej dyrektywy, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi w odniesieniu do gromadzenia, formatu i treści informacji.

#### Artykuł 36

##### Stopniowe wprowadzanie

1. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2, art. 23 ust. 6 i art. 25 ust. 1 i 2 do dnia 17 stycznia 2020 r.

Najpóźniej 24 miesiące po przyjęciu aktów delegowanych, o których mowa w art. 25 ust. 2, Komisja tworzy bazę danych przewidzianą w tym artykule.

2. Komisja przyjmie akty wykonawcze, o których mowa w art. 11 ust. 3, art. 18 ust. 3 i art. 22 ust. 4 do dnia 17 stycznia 2020 r.

*Artykuł 37***Uchylenie**

Dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE tracą moc ze skutkiem od dnia 18 stycznia 2022 r.

Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 38***Przepisy przejściowe**

1. Patenty kapitanów wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz świadectwa, o których mowa w art. 1 ust. 6 dyrektywy 96/50/WE, a także licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., pozostają ważne na unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu.

Przed dniem 18 stycznia 2032 r. państwo członkowskie, które wydało patenty lub świadectwa, o których mowa w akapicie pierwszym, wydaje kapitanom, którzy posiadają takie patenty lub świadectwa, zgodnie ze wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, na ich wniosek, unijne świadectwo kwalifikacji, lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedłożenia przez kapitana wystarczającego dowodu w postaci dokumentów potwierdzających, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).

2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w jak najszerszym zakresie, przyznane wcześniej uprawnienia, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.

3. Członkowie załogi, inni niż kapitanowie, którzy posiadają świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed dniem 18 stycznia 2022 r. lub którzy posiadają kwalifikacje uznawane w jednym lub większej liczbie państw członkowskich, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat po tym dniu. W tym okresie tacy członkowie załogi nadal mogą powoływać się na dyrektywę 2005/36/WE w odniesieniu do uznawania ich kwalifikacji przez organy innych państw członkowskich. Przed upływem tego okresu mogą oni wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, z zastrzeżeniem przedstawienia przez członków załogi wystarczających dowodów, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c).

W przypadku gdy członkowie załogi, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, występują o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, państwa członkowskie zapewniają, aby wydane zostało świadectwo kwalifikacji, w odniesieniu do którego wymogi w zakresie kompetencji są podobne lub niższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione. Świadectwo, w odniesieniu do którego wymogi są wyższe w porównaniu ze świadectwem, które ma zostać zastąpione, jest wydawane wyłącznie w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

- a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej;
- b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej;
- c) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1 080 dni praktyki pływania, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.

Doświadczenie w żegludze jest wykazywane za pomocą żeglarskiej książeczki pracy, dziennika pokładowego lub innego dowodu.

Minimalne okresy praktyki pływania określone w akapicie drugim niniejszego ustępu lit. a), b) i c) można skrócić o maksymalnie 360 dni praktyki pływania, w przypadku gdy wnioskodawca posiada uznawany przez właściwy organ dyplom, który potwierdza odbycie przez wnioskodawcę specjalistycznego szkolenia w żegludze śródlądowej obejmującego praktykę w żegludze. Okres skrócenia minimalnego okresu praktyki pływania nie może przekraczać czasu trwania specjalistycznego szkolenia.

4. Żeglarskie książeczki pracy i dzienniki pokładowe wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., które zostały wydane zgodnie z przepisami innymi niż przepisy określone w niniejszej dyrektywie mogą pozostać aktywne przez maksymalnie dziesięć lat po dniu 18 stycznia 2022 r.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 dla członków załogi na promach, którzy posiadają krajowe świadectwa nieobjęte zakresem stosowania dyrektywy 96/50/WE, które zostały wydane przed dniem 18 stycznia 2022 r., takie świadectwa pozostają ważne na tych unijnych śródlądowych drogach wodnych, na których były ważne przed tym dniem, przez maksymalnie 20 lat po tym dniu.

Przed upływem tego okresu tacy członkowie załogi mogą wystąpić do właściwego organu wydającego takie świadectwa o unijne świadectwo kwalifikacji lub o świadectwo, o którym mowa w art. 10 ust. 2, pod warunkiem że przedstawią wystarczające dowody, o których mowa w art. 11 ust. 1 lit. a) i c). Ust. 3 akapity drugi i trzeci niniejszego artykułu stosuje się odpowiednio.

6. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 do dnia 17 stycznia 2038 r. państwa członkowskie mogą zezwolić, aby kapitanowie prowadzący statki morskie eksploatowane na określonych śródlądowych drogach wodnych posługiwali się świadectwami kompetencji dla kapitanów wydanymi zgodnie z postanowieniami konwencji STCW, pod warunkiem że:

- a) to działanie w zakresie żeglugi śródlądowej odbywa się na początku lub na końcu rejsu w transporcie morskim; oraz
- b) w dniu 16 stycznia 2018 r. państwo członkowskie uznawało na danych drogach śródlądowych świadectwa, o których mowa w niniejszym ustępie, na okres co najmniej pięciu lat.

#### Artykuł 39

#### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 6, uprawiają żeglugę wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa członkowskiego, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 7, 8 i 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, art. 14 ust. 2 i 3 – w odniesieniu do zawieszenia, art. 22 ust. 1 akapit drugi, art. 22 ust. 2, art. 26 ust. 1 lit. d) – w stosownych przypadkach, art. 26 ust. 1 lit. e) i h), art. 26 ust. 2 oraz art. 29 – w odniesieniu do zapobiegania oszustwom, art. 30 – w odniesieniu do sankcji oraz art. 38, z wyjątkiem ust. 2 tego artykułu – w odniesieniu do przepisów przejściowych. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.

Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie, w którym wszystkie osoby objęte są wyłączeniem na podstawie art. 2 ust. 3, zobowiązane jest do wprowadzenia w życie tylko tych środków, które są niezbędne do zapewnienia zgodności z art. 10 – w odniesieniu do uznawania świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, z art. 38 – w odniesieniu do uznawania ważnych świadectw, a także z art. 15. Takie państwo członkowskie wprowadza w życie te środki do dnia 17 stycznia 2022 r.

Do czasu transpozycji i wdrożenia pozostałych przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwo członkowskie nie jest zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy, o ile na jego terytorium żegluga na śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa.

Do czasu transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz poinformowania o tym Komisji takie państwo członkowskie nie może wydawać unijnych świadectw kwalifikacji ani zatwierdzać programów szkolenia lub symulatorów.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 40***Wejście w życie**

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

*Artykuł 41***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 12 grudnia 2017 r..

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

A. TAJANI

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

M. MAASIKAS

*Przewodniczący*

---



## ZAŁĄCZNIK I

## MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE WIEKU, ZGODNOŚCI ADMINISTRACYJNEJ, KOMPETENCJI ORAZ PRAKTYKI PŁYWANIA

Minimalne wymogi dotyczące kwalifikacji załogi pokładowej określone w niniejszym załączniku należy rozumieć jako rosnący poziom kwalifikacji, z wyjątkiem kwalifikacji młodszych marynarzy i praktykantów, które uważa się za będące na tym samym poziomie.

## 1. Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie podstawowym

## 1.1. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa młodszego marynarza

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- mieć przynajmniej 16 lat,
- mieć ukończone podstawowe szkolenie w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z wymogami krajowymi.

## 1.2. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa praktykanta

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- mieć przynajmniej 15 lat,
- mieć podpisaną umowę w sprawie praktyk, która obejmuje zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19.

## 2. Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie operacyjnym

## 2.1. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa marynarza

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- a) — mieć przynajmniej 17 lat,
  - mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej dwa lata i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,
  - uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 90 dni;

lub

- b) — mieć przynajmniej 18 lat,
  - pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, o którym mowa w art. 18, w celu weryfikacji, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,
  - uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 360 dni lub uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni, jeżeli wnioskodawca może również przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 250 dni, które wnioskodawca uzyskał na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej;

lub

- c) — mieć przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia co najmniej pięcioletnie doświadczenie zawodowe lub co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia, lub ukończony przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia jakiegokolwiek programu szkolenia zawodowego trwający przynajmniej trzy lata,
  - mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej dziewięć miesięcy, i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,
  - uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 90 dni.

## 2.2. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa starszego marynarza

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- a) — uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni i mieć w tym czasie kwalifikacje do pełnienia funkcji marynarza;

lub

- b) — mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej trzy lata, i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,

— uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 270 dni.

## 2.3. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa sternika

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- a) — uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni i mieć w tym czasie kwalifikacje do pełnienia funkcji starszego marynarza,

— posiadać świadectwo operatora radiowego;

lub

- b) — mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej trzy lata, i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,

— uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 360 dni,

— posiadać świadectwo operatora radiowego;

lub

- c) — mieć przynajmniej 500 dni doświadczenia zawodowego jako kapitan żeglugi morskiej,

— pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, o której mowa w art. 18, w celu weryfikacji, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego określone w załączniku II,

— posiadać świadectwo operatora radiowego.

## 3. Kwalifikacje załogi pokładowej na poziomie zarządzania

### 3.1. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa kapitana

Każdy wnioskodawca ubiegający się o unijne świadectwo kwalifikacji musi:

- a) — mieć przynajmniej 18 lat,

— mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej trzy lata, i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II,

— uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia lub po jego ukończeniu praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 360 dni,

— posiadać świadectwo operatora radiowego;

lub

- b) — mieć przynajmniej 18 lat,

— posiadać unijne świadectwo kwalifikacji sternika lub świadectwo sternika uznane zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3,

- uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni,
  - pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, o której mowa w art. 18, w celu weryfikacji, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II,
  - posiadać świadectwo operatora radiowego;
- lub
- c) — mieć przynajmniej 18 lat,
- uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 540 dni lub uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni, jeżeli wnioskodawca może również przedstawić dowód posiadania doświadczenia zawodowego wynoszącego co najmniej 500 dni, które wnioskodawca uzyskał na statku morskim w charakterze członka załogi pokładowej,
  - pomyślnie przejść ocenę kompetencji przeprowadzaną przez organ administracyjny, o której mowa w art. 18, w celu weryfikacji, czy spełnione są standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II,
  - posiadać świadectwo operatora radiowego;
- lub
- d) — mieć przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia co najmniej pięcioletnie doświadczenie zawodowe lub co najmniej 500 dni doświadczenia zawodowego na statku morskim jako członek załogi pokładowej przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia, lub ukończony przed przystąpieniem do zatwierdzonego programu szkolenia jakikolwiek program szkolenia zawodowego trwający przynajmniej trzy lata,
- mieć ukończony zatwierdzony program szkolenia, o którym mowa w art. 19, trwający przynajmniej półtora roku, i obejmujący standardy kompetencji dla poziomu zarządzania określone w załączniku II,
  - uzyskać w ramach tego zatwierdzonego programu szkolenia praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni, a po ukończeniu tego programu praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 180 dni,
  - posiadać świadectwo operatora radiowego.

### 3.2. Minimalne wymogi w odniesieniu do szczególnych zezwoleń dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana

#### 3.2.1. Drogi wodne o charakterze morskim

Każdy wnioskodawca musi:

- spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące uprawiania żeglugi na drogach wodnych o charakterze morskim.

#### 3.2.2. Radar

Każdy wnioskodawca musi:

- spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące uprawiania żeglugi z pomocą radaru.

#### 3.2.3. Skroplony gaz ziemny

Każdy wnioskodawca musi:

- posiadać unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG), o którym mowa w sekcji 4.2.

#### 3.2.4. Duże konwoje

Każdy wnioskodawca musi uzyskać praktykę pływania wynoszącą przynajmniej 720 dni, w tym przez co najmniej 540 dni mieć w tym czasie kwalifikacje do pełnienia funkcji kapitana i przez co najmniej 180 dni do prowadzenia dużego konwoju.

4. Kwalifikacje do wykonywania szczególnych operacji

4.1. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej

Każdy wnioskodawca ubiegający się o pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej musi:

- mieć przynajmniej 18 lat,
- spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej.

Każdy wnioskodawca ubiegający się o przedłużenie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie żeglugi pasażerskiej musi:

- zdać nowy egzamin administracyjny lub ukończyć nowy zatwierdzony program szkolenia zgodnie z art. 17 ust. 2.

4.2. Minimalne wymogi w odniesieniu do świadectwa eksperta w dziedzinie LNG

Każdy wnioskodawca ubiegający się o pierwsze unijne świadectwo kwalifikacji eksperta w dziedzinie LNG musi:

- mieć przynajmniej 18 lat,
- spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące ekspertów w dziedzinie LNG.

Każdy wnioskodawca ubiegający się o przedłużenie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji eksperta w dziedzinie LNG musi:

a) uzyskać określoną poniżej praktykę pływania na pokładzie jednostki pływającej napędzanej LNG wynoszącą:

- przynajmniej 180 dni w ciągu poprzednich pięciu lat, lub
- przynajmniej 90 dni w ciągu poprzedniego roku;

lub

b) spełniać określone w załączniku II standardy kompetencji dotyczące ekspertów w dziedzinie LNG.

—

## ZAŁĄCZNIK II

## ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE KOMPETENCJI

## 1. Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie operacyjnym

## 1.1. Żegluga

Marynarz pomaga dowództwu jednostki pływającej w wykonywaniu manewrów i kierowaniu jednostką pływającą na śródlądowych drogach wodnych. Marynarz musi być w stanie wykonywać te zadania na wszystkich rodzajach dróg wodnych i we wszystkich rodzajach portów. W szczególności marynarz musi być w stanie:

- pomagać w przygotowaniu jednostki pływającej do żeglugi, aby zapewnić bezpieczny rejs w każdych warunkach,
- pomagać w manewrach cumowania i kotwiczenia,
- pomagać w prowadzeniu jednostki pływającej i manewrowaniu nią w sposób bezpieczny z punktu widzenia żeglugi i ekonomiczny.

## 1.2. Eksploatacja jednostek pływających

Marynarz musi być w stanie:

- pomagać dowództwu jednostki pływającej w kontrolowaniu funkcjonowania jednostki pływającej i opiece nad osobami znajdującymi się na pokładzie,
- obsługiwać urządzenia na jednostce pływającej.

## 1.3. Obsługa ładunków, sztautowanie i transport pasażerski

Marynarz musi być w stanie:

- pomagać dowództwu jednostki pływającej w przygotowaniu, sztautowaniu i monitorowaniu ładunków w trakcie operacji załadunku i wyładunku,
- pomagać dowództwu statku w świadczeniu usług na rzecz pasażerów,
- udzielać bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 <sup>(1)</sup>.

## 1.4. Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

Marynarz musi być w stanie:

- pomagać dowództwu jednostki pływającej w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne,
- przeprowadzać konserwację urządzeń na potrzeby techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne.

## 1.5. Konserwacja i naprawa

Marynarz musi być w stanie:

- pomagać dowództwu jednostki pływającej w konserwacji i naprawie jednostki pływającej, jej urządzeń oraz jej sprzętu.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 1).

## 1.6. Komunikacja

Marynarz musi być w stanie:

- komunikować się w kwestiach ogólnych i zawodowych, co obejmuje umiejętność stosowania znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją,
- być otwarty na kontakty z ludźmi.

## 1.7. Zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochrona środowiska

Marynarz musi być w stanie:

- przestrzegać zasad bezpieczeństwa w pracy, rozumieć znaczenie przepisów w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa oraz znaczenie ochrony środowiska,
- uznawać znaczenie szkolenia w zakresie bezpieczeństwa na pokładzie oraz działać natychmiast w przypadku sytuacji wyjątkowej,
- podejmować środki ostrożności w celu zapobiegania pożarom oraz prawidłowo korzystać z urządzeń gaśniczych,
- wykonywać obowiązki przy uwzględnieniu znaczenia ochrony środowiska.

## 2. Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie zarządzania

### 2.0. Nadzór

Kapitan musi być w stanie:

- wydawać polecenia innym członkom załogi pokładowej oraz kontrolować wszystkie wykonywane przez nich zadania, o których mowa w sekcji 1 niniejszego załącznika, co oznacza odpowiednie zdolności do wykonywania tych zadań.

### 2.1. Żegluga

Kapitan musi być w stanie:

- zaplanować rejs i uprawiać żeglugę na śródlądowych drogach wodnych, co obejmuje zdolność do wyboru najbardziej logicznej, ekonomicznej i ekologicznej trasy żeglugowej, aby dotrzeć do miejsca załadunku i wyładunku, przy uwzględnieniu mających zastosowanie przepisów ruchu i uzgodnionego zestawu przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej,
- stosować wiedzę na temat mających zastosowanie przepisów dotyczących obsady jednostek pływających, w tym również wiedzę na temat czasu odpoczynku oraz na temat składu członków załogi pokładowej,
- uprawiać żeglugę i manewrować, zapewniając bezpieczną eksploatację jednostki pływającej we wszystkich warunkach na śródlądowych drogach wodnych, w tym również w sytuacjach wiążących się z dużym natężeniem ruchu lub, w przypadku gdy inne jednostki pływające przewożą towary niebezpieczne i wymagają podstawowej wiedzy na temat Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN),
- reagować na sytuacje wyjątkowe na śródlądowych drogach wodnych.

### 2.2. Eksploatacja jednostek pływających

Kapitan musi być w stanie:

- wykorzystywać wiedzę w zakresie budownictwa statków żeglugi śródlądowej oraz metod konstrukcyjnych na potrzeby eksploatacji różnych rodzajów jednostek pływających oraz posiadać podstawową wiedzę na temat wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 <sup>(1)</sup>,
- kontrolować i monitorować obowiązkowe urządzenia, o których mowa w mającym zastosowanie świadectwie jednostki pływającej.

### 2.3. Obsługa ładunków, sztautowanie i transport pasażerski

Kapitan musi być w stanie:

- planować i zapewniać bezpieczny załadunek, sztautowanie, zabezpieczenie, wyładunek i opiekę nad ładunkiem w trakcie rejsu,

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

- planować i zapewniać stateczność jednostki pływającej,
- planować i zapewniać bezpieczny transport pasażerów i opiekę nad nimi w trakcie rejsu, w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

#### 2.4. Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

Kapitan musi być w stanie:

- planować organizację pracy w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki,
- monitorować główne silniki oraz maszyny i urządzenia pomocnicze,
- planować i wydawać polecenia dotyczące pompy jednostki pływającej i systemu kontroli pracy pomp,
- organizować bezpieczne użytkowanie, stosowanie, konserwację i naprawę urządzeń elektrotechnicznych jednostki pływającej,
- kontrolować bezpieczną konserwację i naprawę urządzeń technicznych.

#### 2.5. Konserwacja i naprawa

Kapitan musi być w stanie:

- organizować bezpieczną konserwację i naprawę jednostki pływającej oraz jej sprzętu.

#### 2.6. Komunikacja

Kapitan musi być w stanie:

- zarządzać zasobami ludzkimi, zachowywać się w sposób odpowiedzialny społecznie oraz zajmować się organizacją pracy i szkoleniami na pokładzie jednostki pływającej,
- zapewniać dobrą komunikację przez cały czas, co obejmuje stosowanie znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją,
- zapewniać zrównoważone i sprzyjające kontaktom społecznym środowisko pracy na pokładzie.

#### 2.7. Zdrowie i bezpieczeństwo, prawa pasażerów oraz ochrona środowiska

Kapitan musi być w stanie:

- monitorować mające zastosowanie wymogi prawne oraz podejmować środki zapewniające bezpieczeństwo życia,
- utrzymywać ochronę i bezpieczeństwo osób znajdujących się na pokładzie, w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010,
- opracowywać plany postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych i plany zapewnienia niezatapialności oraz opanowywać sytuacje nadzwyczajne,
- zapewniać zgodność z wymogami ochrony środowiska.

### 3. Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych zezwoleń

#### 3.1. Uprawianie żeglugi na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim

Kapitan musi być w stanie:

- posługiwać się aktualnymi wykresami i mapami, komunikatami dla kapitanów i marynarzy oraz innymi publikacjami właściwymi dla dróg wodnych o charakterze morskim,

- korzystać z pływowych układów odniesienia, prądów, okresów i cykli pływu oraz czasu występowania prądów pływu oraz pływów i wahań w obrębie ujścia,
- posługiwać się sygnałami SIGNI (*Signalisation de voies de Navigation Intérieure*) oraz IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego) na potrzeby bezpiecznej żeglugi na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim.

### 3.2. Nawigacja radarowa

Kapitan musi być w stanie:

- podejmować przed wypłynięciem odpowiednie działania w odniesieniu do uprawiania żeglugi z pomocą radaru,
- interpretować wyświetlane obrazy radarowe i analizować informacje dostarczane przez radar,
- ograniczać zakłócenia pochodzące z różnych źródeł,
- uprawiać żeglugę z pomocą radaru uwzględniając uzgodniony zestaw przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej zgodnie z przepisami określającymi wymogi dotyczące uprawiania żeglugi z pomocą radaru (takie jak wymogi dotyczące obsady załogi lub wymogi techniczne dotyczące statków),
- prawidłowo postępować w szczególnych okolicznościach, takich jak: natężenie ruchu, awarie urządzeń, niebezpieczne sytuacje.

## 4. Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych operacji

### 4.1. Ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej

Każdy wnioskodawca musi być w stanie:

- organizować korzystanie z urządzeń ratunkowych na pokładzie statków pasażerskich,
- przestrzegać instrukcji bezpieczeństwa i podejmować niezbędne działania służące ogólnej ochronie pasażerów, zwłaszcza w przypadku sytuacji wyjątkowej (na przykład ewakuacji, uszkodzenia, kolizji, wypłynięcia na mieliznę, pożaru, wybuchu lub innych sytuacji, które mogą spowodować panikę), w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010,
- komunikować się w języku angielskim na poziomie podstawowym,
- spełniać odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

### 4.2. Ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG)

Każdy wnioskodawca musi być w stanie:

- zapewniać zgodność z przepisami i standardami mającymi zastosowanie do jednostek pływających napędzanych LNG, a także z innymi odpowiednimi regulacjami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa,
- mieć świadomość określonych kwestii wymagających uwagi w związku z LNG, rozpoznawać zagrożenia i zarządzać nimi,
- w bezpieczny sposób obsługiwać systemy specyficzne dla LNG,
- zapewniać regularne kontrole systemu LNG,
- przeprowadzać bunkrowanie LNG w bezpieczny i kontrolowany sposób,
- przygotować system LNG na potrzeby konserwacji jednostki pływającej,
- postępować w sytuacjach nadzwyczajnych związanych z LNG.



## ZAŁĄCZNIK III

## ZASADNICZE WYMOGI DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA

Odpowiedni stan zdrowia, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która sprawiałaby, że osoba pełniąca służbę na pokładzie jednostki pływającej jest niezdolna do:

- wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji jednostki pływającej,
- wykonywania w każdym czasie przydzielonych jej zadań, lub
- właściwego postrzegania otoczenia.

Badanie obejmuje w szczególności ostrość wzroku i słuchu, funkcje motoryczne, stan neuropsychiczny oraz choroby układu krążenia.

---

## ZAŁĄCZNIK IV

## WYMOGI MAJĄCE ZASTOSOWANIE

Tabela A

Przedmiot, artykuł	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie stosowania
Egzaminy praktyczne, art. 17 ust. 4	[CESNI ...]	[ ]
Zatwierdzenie symulatorów, art. 21 ust. 2		
Cechy i warunki korzystania z rejestrów, art. 25 ust. 2		

Tabela B

Pozycja	Zasadniczy wymóg dotyczący kompetencji	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie stosowania
1	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie operacyjnym	[CESNI ...]	[ ]
2	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji na poziomie zarządzania	—	—
3	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych zezwoleń		
3.1	Uprawianie żeglugi na drogach wodnych o charakterze morskim		
3.2	Nawigacja radarowa		
4	Zasadnicze wymogi dotyczące kompetencji w odniesieniu do szczególnych operacji		
4.1	Ekspert w dziedzinie żeglugi pasażerskiej		
4.2	Ekspert w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG)		

Tabela C

Zasadnicze wymogi dotyczące stanu zdrowia	Wymogi dotyczące zgodności	Rozpoczęcie stosowania
Badanie stanu zdrowia	[CESNI ...]	[ ]