



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.2.2016 r.
COM(2016) 82 final

2016/0050 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Przyczyny i cele wniosku

Celem podejmowanej inicjatywy jest ułatwienie mobilności pracowników w sektorze transportu wodnego śródlądowego poprzez zapewnienie uznawania kwalifikacji wykwalifikowanych pracowników w całej Unii. Podstawę niniejszej inicjatywy stanowi ponad 19 lat doświadczeń w stosowaniu dyrektyw 96/50/WE¹ i 91/672/EWG², które to akty są jednak ograniczone do wzajemnego uznawania kwalifikacji kapitanów statków pływających na śródlądowych drogach wodnych UE innych niż Ren.

Transport wodny śródlądowy jest rodzajem transportu przynoszącym oszczędność kosztów i energii, który mógłby być skuteczniej wykorzystywany w dążeniu do osiągnięcia celów Unii Europejskiej związanych z efektywnością energetyczną, wzrostem gospodarczym i rozwojem przemysłowym. Jego wkład w realizację tych celów hamują jednak trudności związane z mobilnością pracowników, stale nieobsadzonymi miejscami pracy i niedopasowaniami umiejętności, które to problemy utrzymują się pomimo podejmowanych w sektorze prób rozwiązania ich na poziomie dwustronnym i wielostronnym. Zróżnicowane minimalne wymogi obowiązujące w różnych państwach członkowskich w odniesieniu do kwalifikacji zawodowych nie dają poszczególnym państw wystarczającej pewności co do uznawania kwalifikacji zawodowych członków załogi z innych państw członkowskich, zwłaszcza że ma to również wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

W ramach niniejszej inicjatywy proponuje się zatem rozszerzenie zakresu uznawania kwalifikacji zawodowych poza stopień kapitana – na wszystkich członków załogi uczestniczących w eksploatacji statków, w tym na Renie. Aby zagwarantować niezbędną pewność, która jest zasadniczym warunkiem takiego uznania, w ramach niniejszej inicjatywy proponuje się oparcie uznawania kwalifikacji zawodowych na kompetencjach, które są potrzebne do celów eksploatacji statków, oraz zrównoważenie uznawania kwalifikacji gwarancjami wprowadzającymi normy w zakresie oceny kompetencji, zatwierdzania programów szkolenia oraz monitorowania i oceny certyfikacji i szkoleń.

Inicjatywa ta jest odpowiedzią na wieloletnie wezwania ze strony sektora i państw członkowskich do zmiany istniejących przestarzałych ram prawnych i zastąpienia ich nowoczesnymi ramami opartymi na kompetencjach zgodnie z podejściem do uznawania kwalifikacji przyjętym w przypadku innych rodzajów transportu.

1.2. Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

W dyrektywach 91/672/EWG i 96/50/WE przewiduje się wzajemne uznawanie patentów kapitana oraz ustanawia się minimalne wymogi w odniesieniu do ich uzyskiwania. Niniejsza inicjatywa opiera się na tych instrumentach i rozszerza wymogi na wszystkich członków załogi w żegludze śródlądowej w UE, w tym na Renie.

Ponieważ nie ma ogólnounijnych przepisów sektorowych dotyczących uznawania kwalifikacji zawodowych pracowników o stopniu niższym niż kapitan, zastosowanie ma

¹ 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.

² 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.

ogólna dyrektywa 2005/36/WE w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych. W praktyce jednak dyrektywa ta nie zapewnia skutecznego rozwiązania w przypadku wysoko wykwalifikowanych pracowników, którzy zajmują się częstą i regularną działalnością transgraniczną w sektorze transportu wodnego śródlądowego, wskutek czego możliwości oferowane przez te ramy ogólne rzadko były wykorzystywane przez pracowników w tym sektorze.

Wniosek został przygotowany w ramach polityki Komisji w dziedzinie promowania transportu wodnego śródlądowego, tj. programu NAIADES II³, w którym przewidziano przegląd ram w zakresie harmonizacji i modernizacji kwalifikacji zawodowych w sektorze. W ramach nowego podejścia do zarządzania w sektorze transportu wodnego śródlądowego Komisja zacieśniła współpracę z różnymi komisjami rzeczными, w szczególności z Centralną Komisją Żeglugi na Renie. Wspomniana współpraca doprowadziła między innymi do utworzenia nowego organu otwartego dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich UE, znanego pod francuskim akronimem CESNI⁴, którego zadaniem jest opracowanie norm technicznych dla sektora żeglugi śródlądowej. Unia może korzystać z jego wiedzy eksperckiej również w obszarze kwalifikacji zawodowych w tym sektorze. Opracowanie minimalnych norm opartych na kompetencjach, które to normy Unia, Centralna Komisja Żeglugi na Renie oraz inne organy międzynarodowe i państwa trzecie mogą stosować w swoich ramach prawnych, jest ważnym krokiem w kierunku wzajemnego uznawania kwalifikacji w żegludze śródlądowej w całej UE.

1.3. Spójność z innymi politykami Unii

Niniejsza inicjatywa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i przyczynia się do jego funkcjonowania, ponieważ pomaga pokonać bariery, które uniemożliwiają wykorzystanie pełni jego potencjału. Może ona pomóc w zapewnieniu przedsiębiorstwom dostępu do najwyższej jakości i najlepszych dostępnych usług transportu wodnego śródlądowego po najlepszej cenie, jak również w umożliwieniu wysoko wykwalifikowanym pracownikom szybkiego i wygodnego świadczenia usług w całej UE. Inicjatywa ta przyczynia się do osiągnięcia celów strategicznych na lata 2014–2019, które Komisja realizuje, aby promować „pogłębiony i bardziej sprawiedliwy rynek wewnętrzny oparty na wzmocnionej bazie przemysłowej”, „pobudzenie zatrudnienia, wzrostu i inwestycji”, „unię energetyczną” oraz osiągnięcie przez UE „silniejszej pozycji na arenie międzynarodowej”.

Niniejsza inicjatywa jest w szczególności zgodna z programem prac Komisji na 2016 r., w którym podkreślono zarówno wagę wspierania mobilności pracowników przy jednoczesnym zwalczaniu nadużyć, jak i wagę propagowania rozwoju umiejętności, w tym wzajemnego uznawania kwalifikacji. Odzwierciedla ona zrównoważone podejście do mobilności pracowników sprzyjające utworzeniu sprawiedliwszego i głębszego rynku wewnętrznego, ponieważ rozwiązuje problem stale nieobsadzonych miejsc pracy w sektorze transportu śródlądowego i toruje drogę środkom służącym zwalczaniu nadużyć bądź nieuczciwych roszczeń. Jednocześnie poprzez uczynienie kompetencji fundamentem wzajemnego uznawania kwalifikacji inicjatywa ma pobudzić zatrudnienie i rozwój kariery zawodowej.

Ten kolejny etap tworzenia unijnego rynku wewnętrznego transportu wodnego śródlądowego jest niezbędny dla poprawy efektywności energetycznej transportu i przyczynia się – dzięki

³ Komunikat „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego – NAIADES II”, COM(2013) 623 final.

⁴ Comité Européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure (Europejski Komitet ds. opracowania wspólnych standardów w dziedzinie żeglugi śródlądowej).

ustanowieniu nowych wspólnych norm w całej UE – do zdobywania przez Unię „silniejszej pozycji na arenie międzynarodowej”.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

2.1. Podstawa prawna

Podstawą wniosku jest art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, które to postanowienie jest podstawą prawną do przyjęcia środków unijnych dotyczących transportu wodnego śródlądowego.

2.2. Pomocniczość

Niniejsza inicjatywa jest uzasadniona, ponieważ cele proponowanego działania nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające samodzielnie. Wszystkie aspekty transportu towarów za pośrednictwem sieci transportu wodnego śródlądowego mają na ogół charakter transnarodowy. Różnice w przepisach krajowych państw członkowskich osłabiają funkcjonowanie rynku wewnętrznego towarów i pracowników. Bez podjęcia działania na szczeblu UE ukończenie i efektywne wykorzystywanie transeuropejskiej sieci transportowej byłoby zagrożone, a środki unijne zainwestowane w sieć transportu wodnego śródlądowego nie przyniosłyby optymalnych rezultatów. Problem różnic między systemami prawnymi⁵ dotyczącymi kwalifikacji zawodowych w transporcie wodnym śródlądowym w całej UE nie może zostać w pełni rozwiązany przez państwa członkowskie działające indywidualnie bądź w ramach konwencji międzynarodowych ani przez sam sektor. Argument ten znajduje zastosowanie w odniesieniu do środków odnoszących się do kapitanów oraz do innych kategorii członków załogi. Objęcie przepisami także Renu przynosi wartość dodaną w porównaniu z istniejącymi ramami prawnymi, ponieważ wiąże się z ustanowieniem wspólnych norm, które są niezbędnym elementem rynku wewnętrznego wykwalifikowanych pracowników w transporcie wodnym śródlądowym na poziomie UE.

2.3. Proporcjonalność

Podobnie jak w przypadku środków stosowanych w odniesieniu do innych rodzajów transportu ogólnounijne minimalne wymogi oparte na kompetencjach weryfikowanych w drodze egzaminów dotyczą jedynie wykwalifikowanych członków załogi, tj. marynarzy i kapitanów. W przypadku niewykwalifikowanych członków załogi, takich jak młodszy marynarze, proponuje się jedynie minimalne wymogi dotyczące wieku i stanu zdrowia.

Środek służący certyfikacji programów szkolenia jest proporcjonalny do celów, które ma osiągnąć, ponieważ nie koliduje z krajowymi programami nauczania dotyczącymi przedmiotów ogólnych, a odnosi się do kompetencji i umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony życia ludzkiego, a także nie stanowi wymogu, aby osoby, które już pomyślnie ukończyły zatwierdzony program szkolenia w UE, zdawały dodatkowe egzaminy administracyjne z tych samych przedmiotów, które były już objęte ich programem szkolenia.

Wprowadzenie wspólnych kryteriów dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń jest konieczne, ponieważ wymogi takie powinny być uzasadnione względami bezpieczeństwa, a wymagana wiedza powinna być proporcjonalna do ponoszonego ryzyka.

⁵ W konkluzjach z dnia 16 czerwca 2011 r. Rada Unii Europejskiej podkreśliła złożoność obecnej struktury organizacyjnej sektora.

Włączenie informacji o kwalifikacjach objętych certyfikacją do bazy danych prowadzonej przez Komisję lub wyznaczony organ jest niezbędne w celu usprawnienia wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz zapewnienia sprawnej realizacji tej inicjatywy.

Aby wzbudzić w państwach członkowskich niezbędne zaufanie do mechanizmu wzajemnego uznawania kwalifikacji, za proporcjonalne uznaje się również ustanowienie wymogów w zakresie norm jakościowych w odniesieniu do oceny kompetencji i umiejętności, uznawania programów szkolenia oraz monitorowania całego systemu certyfikacji.

Szereg środków, takich jak rozszerzenie wymogów na członków załogi pracujących na śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żegludową innego państwa członkowskiego, odrzucono ze względu na zasadę proporcjonalności. Państwa członkowskie z niepołączonymi śródlądowymi drogami wodnymi muszą jednak uznawać objęte certyfikacją kwalifikacje członków załogi z innych państw członkowskich.

Proponowana interwencja jest zatem proporcjonalna do jej celów.

2.4. Wybór instrumentu

Dyrektywa jest najodpowiedniejszym instrumentem do ustanowienia zharmonizowanego i skutecznego systemu uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz zgodności z zasadą proporcjonalności. Niniejszy wniosek nie zmienia również rodzaju wcześniej stosowanego instrumentu. Dyrektywa umożliwi państwom członkowskim podjęcie działań potrzebnych do spełnienia obowiązków przewidzianych w niniejszej dyrektywie, biorąc również pod uwagę specyfikę krajową. Państwo członkowskie może również stosować na własnym terytorium bardziej restrykcyjne wymogi dotyczące certyfikacji kwalifikacji, pod warunkiem że uznaje kwalifikacje certyfikowane przez inne państwa członkowskie.

3. WYNIKI OCEN *EX-POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

3.1. Oceny *ex-post*/kontrolę sprawności obowiązującego prawodawstwa

Przeprowadzono zewnętrzną ocenę dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE⁶. Badanie wykazało, że istniejące ramy są częściowo skuteczne w odniesieniu do realizacji celu polegającego na wzajemnym uznawaniu patentów kapitana oraz ujednoliceniu warunków uzyskiwania patentów, pozostaje jednak kilka przeszkód. W ocenie skutków uwzględniono wszystkie zalecenia.

3.2. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono przy kilku okazjach i za pomocą różnych metod. Dotyczyły one rozmaitych elementów, które są obecnie przedmiotem wniosku.

- 1) W 2012 r. Komisja utworzyła wspólną grupę ekspertów ds. kwalifikacji zawodowych i standardów szkoleniowych w żegludze śródlądowej. Konsultacje w obrębie tej grupy przybrały formę 11 spotkań ekspertów, które odbyły się w okresie od września 2012 r. do listopada 2014 r. z udziałem przedstawicieli międzynarodowych komisji rzecznych, administracji krajowych, organizacji

⁶ Ocenę obecnych ram można znaleźć pod adresem:
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>

zawodowych, związków zawodowych, instytucji szkoleniowych i innych organizacji⁷. Spotkania te były okazją do przydatnej wymiany opinii na temat środków przewidzianych we wniosku Komisji. Uczestnicy spotkań wyrazili szerokie poparcie dla inicjatywy na poziomie UE.

- 2) W konsultacjach uczestniczył także komitet dialogu sektorowego na rzecz transportu śródlądowego na poziomie europejskim⁸. W dniu 16 września 2013 r. partnerzy społeczni przedłożyli dokument pt. „Stanowisko partnerów społecznych w sprawie kwalifikacji zawodowych i standardów szkoleniowych w odniesieniu do członków załogi na transportowych statkach żeglugi śródlądowej”. Zwrócili oni uwagę, że obecne fragmentaryczne ustalenia w sposób dosyć oczywisty nie spełniają już swojego celu. Ograniczają one atrakcyjność zawodu i sprawiają, że sektor jest podatny na nielegalne praktyki, które mogą zakłócać konkurencję. Partnerzy społeczni potwierdzili potrzebę stworzenia nowoczesnego i elastycznego narzędzia regulacyjnego w zakresie szkolenia i certyfikacji. Podkreślili również, że wniosek w sprawie kwalifikacji zawodowych jest tylko jednym z elementów „układanki”. Brakującymi elementami są elektroniczna książeczka żeglarska, elektroniczny dziennik pokładowy i tachograf, które należy uregulować bez zbędnej zwłoki, aby zapewnić równe szanse.
- 3) Internetowe konsultacje społeczne na temat istotnych elementów oceny skutków odbyły się w dniach od 26 marca do 21 czerwca 2013 r.⁹. Komisja otrzymała łącznie 94 odpowiedzi od organizacji edukacyjnych i szkoleniowych, przedsiębiorców/właścicieli statków, przedsiębiorstw żeglugowych, organów publicznych, portów, organizacji pracowników i komisji rzecznych. Odpowiedzi pochodziły łącznie z 16 państw. Internetowe konsultacje społeczne uwydatniły fakt, że problemy poruszone we wniosku Komisji mają ogromne znaczenie. Odpowiedzi wskazują na wysokie poparcie dla środków regulacyjnych mających na celu harmonizację wymogów, kwalifikacji i egzaminów zawodowych w żegludze śródlądowej.

3.3. Ocena skutków

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków, które zostało poddane przeglądowi przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej i uzyskało w dniu 31 lipca 2015 r. jej pozytywną opinię. W ostatecznym sprawozdaniu z oceny skutków uwzględniono wszystkie zalecenia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Więcej informacji na temat sposobu uwzględnienia tych zaleceń znajduje się w sekcji 2.2 sprawozdania z oceny skutków.

⁷ Reprezentowane były następujące organizacje: 1) międzynarodowe komisje rzeczne: Centralna Komisja Żeglugi na Renie, Komisja Dunaju i Komisja Sawy, 2) Europejska Komisja Gospodarcza ONZ 3) organy administracji krajowych odpowiedzialne za kształtowanie polityki w dziedzinie transportu wodnego śródlądowego oraz za działania o charakterze prawodawczym i administracyjnym, 4) organizacje zawodowe: Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej i Europejska Organizacja Kapitanów, 5) związki zawodowe: Europejska Federacja Pracowników Transportu – sekcja transportu śródlądowego, 6) PLATINA – platforma na rzecz wdrażania programu NAIADES, 7) EDINNA – platforma europejskich instytucji szkoleniowych i edukacyjnych zajmujących się transportem wodnym śródlądowym, 8) Aquapol i Europejska Federacja Portów Śródlądowych.

⁸ Do europejskich partnerów społecznych w dziedzinie transportu śródlądowego należą Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej, Europejska Organizacja Kapitanów i Europejska Federacja Pracowników Transportu.

⁹ Wszystkie istotne dokumenty można znaleźć na stronie: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm.

W celu rozwiązania głównych zidentyfikowanych problemów, mianowicie napotykania przez pracowników trudności w zakresie wzajemnego uznawania kwalifikacji zawodowych oraz możliwego stwarzania przez lokalne wymogi dotyczące wiedzy niepotrzebnych trudności dla kapitanów żeglujących na niektórych odcinkach rzek, wybrano wariant strategiczny polegający na wprowadzeniu minimalnych wymogów dotyczących kompetencji marynarzy i kapitanów, z uwzględnieniem standardów egzaminacyjnych dla instytucji szkoleniowych.

Jest to wariant preferowany, ponieważ oferuje efektywniejszy sposób poprawy mobilności pracowników niż warianty polegające na utrzymaniu obecnego stanu i przyjęciu środków dobrowolnych.

Wariant preferowany uwzględnia również trudności dla mobilności pracowników wynikające z lokalnych wymogów dotyczących wiedzy i umożliwia państwom członkowskim przeprowadzanie ocen wymaganych kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń również w przypadku śródlądowych dróg wodnych znajdujących się w innym państwie członkowskim, co dodatkowo zwiększa skuteczność tego wariantu.

W ocenie skutków przedstawiono dwie wersje wariantu preferowanego – jedną ograniczającą wymogi regulacyjne dotyczące oceny kompetencji do obowiązkowego egzaminu administracyjnego oraz drugą obejmującą dodatkowo wzajemne uznawanie zatwierdzonych programów szkolenia. Zgodnie z pierwszą wersją wszyscy marynarze i kapitanowie musieliby zdać egzamin administracyjny organizowany przez właściwy organ, aby ich kwalifikacje były uznawane w całej UE, nawet jeżeli już posiadają dyplom lub świadectwo wydane przez instytucję edukacyjną lub szkoleniową zajmującą się transportem wodnym śródlądowym. Preferowana jest druga wersja, ponieważ minimalizuje obciążenie administracyjne w przypadku tych kandydatów, którzy już uzyskali niezbędne umiejętności i wykazali swoje kompetencje w trakcie szkolenia, oszczędzając im konieczności przystąpienia do dodatkowych egzaminów. W rezultacie wersja ta ma również pozytywny wpływ na atrakcyjność zawodu, mobilność pracowników, dostęp do zawodu i oszczędności administracyjne. Ze względu na oszczędności administracyjne druga wersja jest także efektywniejsza w porównaniu z pierwszą. Ponadto wersja ta jest wykazuje również większą spójność, ponieważ na poziomie UE już istnieją podobne wymogi prawne dotyczące instytucji edukacyjnych i szkoleniowych w odniesieniu do sektorów transportu kolejowego i lotniczego. W tych sektorach wymogi są nawet jeszcze bardziej rygorystyczne, ponieważ obejmują także szkolenie ustawiczne. Ogólnie rzecz biorąc, druga wersja jest bardziej spójna, skuteczniejsza i efektywniejsza oraz zgodna z zasadą proporcjonalności określoną w sekcji 2.3.

3.4. Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Prywatny sektor transportu wodnego śródlądowego niemal w całości składa się z MŚP i mikroprzedsiębiorstw. Nie są one zatem wyłączone z tej inicjatywy, ponieważ wyłączenie takie całkowicie zneutralizowałoby jej efekt. Niniejszy wniosek został przygotowany z myślą o MŚP. Wpływ niniejszego wniosku na MŚP i mikroprzedsiębiorstwa jest pozytywny, gdyż będą one musiały ponieść tylko niewielką część kosztów, które zostaną z nadwyżką zrekompensowane przez korzyści wynikające z większej mobilności pracowników.

Poprzez zapewnienie w całej Unii wspólnych standardów niezbędnych do utworzenia rynku wewnętrznego pracowników transportu śródlądowego we wniosku upraszcza się ramy prawne dotyczące kwalifikacji zawodowych w europejskim sektorze transportu wodnego śródlądowego, które obecnie są rozdrobnione. Wniosek zastąpi skomplikowany zbiór regionalnych wymogów oraz umów wielostronnych i dwustronnych prostszymi i, co ważniejsze, ogólnounijnymi ramami certyfikacji i wzajemnego uznawania.

Wniosek minimalizuje obciążenie administracyjne w przypadku tych kandydatów, którzy ukończyli zatwierdzony program szkolenia, ponieważ nie przewiduje się w nim wymogu przystąpienia przez nich do zbędnych dodatkowych egzaminów administracyjnych.

Wniosek ułatwia również elektroniczną wymianę informacji oraz toruje drogę wprowadzeniu narzędzi elektronicznych, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne, a jednocześnie sprawić, by dokumenty były mniej podatne na manipulowanie.

Wniosek uchyla dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE oraz przewiduje się w nim stopniowe wprowadzanie wraz ze środkami przejściowymi.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1. Monitorowanie, ocena i sprawozdania

Przewiduje się, że najpóźniej po upływie siedmiu lat od zakończeniu okresu transpozycji Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w którym oceni skuteczność środków wprowadzonych niniejszym wnioskiem.

5.2. Dokumenty wyjaśniające

Dyrektywa, której dotyczy niniejszy wniosek, zawiera znaczną liczbę bardziej kompleksowych zobowiązań prawnych w porównaniu z istniejącymi dyrektywami 91/672/EWG i 96/50/WE. Ze względu na powyższe oraz na fakt, że wniosek zawiera przepisy dotyczące szeregu kwalifikacji nieobjętych jeszcze obecnymi ramami prawnymi, tj. kwalifikacji członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie, specjalistów w dziedzinie stosowania skroplonego gazu ziemnego jako paliwa oraz specjalistów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej, zgłoszeniu środków transpozycji będą musiały towarzyszyć dokumenty wyjaśniające, tak aby środki wprowadzone przez państwa członkowskie były łatwe do zidentyfikowania.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(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-Społecznego¹⁰,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 91/672/EWG¹² i dyrektywa Rady 96/50/WE¹³ są pierwszymi krokami poczynionymi w kierunku harmonizacji i uznawania kwalifikacji zawodowych członków załogi w żegludze śródlądowej.
- (2) Wymogi dotyczące członków załogi żeglujących po Renie, którzy nie są objęci zakresem stosowania dyrektyw 91/672/EWG i 96/50/WE, zostały ustanowione przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.
- (3) Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴ ma zastosowanie do zawodów żeglugi śródlądowej innych niż kapitanowie, którzy są objęci tą dyrektywą. Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw na mocy dyrektywy 2005/36/WE nie zapewnia jednak optymalnej reakcji na częstą i regularną działalność transgraniczną osób wykonujących zawody żeglugi śródlądowej.

¹⁰ Dz.U. C z , s. .

¹¹ Dz.U. C z , s. .

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22).

- (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, a także brak automatycznego uznawania patentów kapitana wydanych zgodnie z tymi dyrektywami w odniesieniu do żeglugi po Renie, ogromnie utrudniają mobilność członków załogi w żegludze śródlądowej.
- (5) Warunkiem ułatwienia mobilności oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony życia ludzkiego jest posiadanie przez członków załogi pokładowej, osoby odpowiedzialne za postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich oraz osoby uczestniczące w bunkrowaniu statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny świadectw potwierdzających ich kwalifikacje. W celu skutecznego egzekwowania tego wymogu wspomniane osoby powinny nosić przy sobie takie świadectwa podczas wykonywania swojego zawodu.
- (6) Kapitanowie żeglujący w warunkach stwarzających szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa powinni posiadać szczególne zezwolenie, zwłaszcza na prowadzenie dużych konwojów, prowadzenie statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny, prowadzenie statków w warunkach ograniczonej widoczności, prowadzenie statków na wodach o charakterze morskim lub prowadzenie statków na drogach wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi. Aby uzyskać takie zezwolenie, kapitanowie powinni mieć obowiązek wykazania dodatkowych kompetencji.
- (7) Aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi, państwa członkowskie powinny zidentyfikować drogi wodne o charakterze morskim, stosując w tym celu ujednolicone kryteria. Wymogi dotyczące kompetencji do żeglugi po tych drogach wodnych należy określić na poziomie Unii. W przypadku gdy jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i bez zbędnego ograniczania mobilności kapitanów państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zidentyfikowania w oparciu o zharmonizowane kryteria i procedury dróg wodnych stwarzających szczególne zagrożenia dla żeglugi zgodnie z niniejszą dyrektywą. W takim przypadku powiązane wymogi dotyczące kompetencji należy ustalić na poziomie państw członkowskich.
- (8) Ze względów oszczędnościowych nie należy wprowadzać wymogu posiadania unijnych świadectw kwalifikacji w odniesieniu do osób pracujących na śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego.
- (9) Mając na względzie przyczynianie się do mobilności osób uczestniczących w eksploatacji statków w całej Unii oraz zważywszy, że wszystkie świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą powinny być zgodne z normami minimalnymi, państwa członkowskie powinny uznawać kwalifikacje zawodowe potwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą. W konsekwencji posiadacze takich kwalifikacji powinni móc wykonywać swój zawód na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Unii.
- (10) Ze względu na 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), który jest międzynarodowym organem utworzonym pod auspicjami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie, oraz w celu uproszczenia ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie, świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, w których to

instrumentach ustanowiono wymogi identyczne z wymogami niniejszej dyrektywy, powinny być ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Unii. Tego rodzaju dokumenty wydane przez państwa trzecie powinny być uznawane w Unii, z zastrzeżeniem wzajemności. W celu usunięcia kolejnych barier w mobilności pracowników oraz dalszego upraszczania ram prawnych regulujących kwalifikacje zawodowe w Europie wszelkie świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie lub dzienniki pokładowe wydane przez państwo trzecie na podstawie takich samych wymogów jak wymogi ustanowione w niniejszej dyrektywie mogą być uznane również na wszystkich drogach wodnych Unii, z zastrzeżeniem oceny dokonanej przez Komisję oraz z zastrzeżeniem uznawania przez to państwo trzecie dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

- (11) Dyrektywa 2005/36/WE nadal ma zastosowanie do członków załogi pokładowej zwolnionych z obowiązku posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, jak również do kwalifikacji w dziedzinie żeglugi śródlądowej nieobjętych niniejszą dyrektywą.
- (12) Państwa członkowskie powinny wydawać świadectwa kwalifikacji tylko osobom, które osiągnęły minimalny poziom kompetencji i minimalny wiek, spełniając minimalne wymogi dotyczące stanu zdrowia oraz mają staż w żegludze wymagany do uzyskania konkretnych kwalifikacji.
- (13) W celu zapewnienia wzajemnego uznawania kwalifikacji świadectwa kwalifikacji powinny być oparte na kompetencjach niezbędnych do eksploatacji statków. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby osoby otrzymujące świadectwa kwalifikacji miały odpowiedni minimalny poziom kompetencji, zweryfikowany poprzez stosowną ocenę. Oceny takie mogą przybierać formę egzaminu administracyjnego lub mogą stanowić część zatwierdzonych programów szkolenia realizowanych zgodnie ze wspólnymi standardami w celu zapewnienia we wszystkich państwach członkowskich porównywalnego minimalnego poziomu kompetencji w odniesieniu do różnych kwalifikacji.
- (14) Ze względu na odpowiedzialność za bezpieczeństwo podczas wykonywania zawodu kapitana, żeglowania z pomocą radaru oraz bunkrowania lub prowadzenia statków wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny konieczne jest sprawdzenie poprzez egzaminy praktyczne, czy wymagany poziom kompetencji został faktycznie osiągnięty. Aby jeszcze bardziej ułatwić ocenę kompetencji, tego rodzaju egzaminy praktyczne mogą być przeprowadzone przy użyciu zatwierdzonych symulatorów.
- (15) Zatwierdzanie programów szkolenia jest konieczne do zweryfikowania, czy programy te są zgodne ze wspólnymi minimalnymi wymogami dotyczącymi treści i organizacji. Zgodność taka pozwala na wyeliminowanie zbędnych barier w wejściu do zawodu poprzez zwolnienie osób, które uzyskały już niezbędne umiejętności w trakcie szkolenia zawodowego, z obowiązku zdania zbędnego dodatkowego egzaminu. Istnienie zatwierdzonych programów szkolenia może także ułatwiać wejście do zawodu związanego z żeglugą śródlądową pracownikom, którzy wcześniej uzyskali doświadczenie w innych sektorach, ponieważ mogą oni korzystać ze specjalnych programów szkolenia, w których uwzględnia się kompetencje już nabyte przez tych pracowników.
- (16) Aby jeszcze bardziej ułatwić mobilność w przypadku kapitanów, wszystkie państwa członkowskie powinny, w miarę możliwości, móc oceniać kompetencje niezbędne do zaradzenia szczególnym zagrożeniom dla żeglugi na wszystkich odcinkach

śródlądowych dróg wodnych w Unii, w przypadku gdy takie zagrożenia zostaną zidentyfikowane.

- (17) Staż w żegludze powinien być weryfikowany za pomocą zatwierdzonych przez państwo członkowskie wpisów w książeczkach żeglarskich. W celu umożliwienia takiej weryfikacji państwa członkowskie powinny wydawać książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe oraz zapewniać, aby te ostatnie stanowiły wykaz rejsów statków. Stan zdrowia kandydata powinien być poświadczony przez zatwierdzonego przedstawiciela zawodu medycznego.
- (18) Ilekroć środki przewidziane w niniejszej dyrektywie wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, są one stosowane zgodnie z prawem Unii w dziedzinie ochrony danych osobowych¹⁵.
- (19) Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie powinny wyznaczyć właściwe organy do wdrażania niniejszej dyrektywy i utworzyć rejestry na potrzeby rejestrowania danych dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych. W celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi i 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 dane dotyczące świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, do bazy danych prowadzonej przez Komisję.
- (20) Przetwarzaniem danych osobowych zajmują się organy wydające świadectwa kwalifikacji, książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe zgodnie z zasadami takimi samymi jak zasady określone w niniejszej dyrektywie, w tym organy w państwach trzecich. Do celów oceny dyrektywy, do celów statystycznych oraz aby zachować bezpieczeństwo, usprawnić żeglugę i ułatwić wymianę informacji między organami zaangażowanymi we wdrażanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy, organy te oraz w stosownych przypadkach organizacje międzynarodowe, które ustanowiły te identyczne zasady, również powinny mieć dostęp do bazy danych prowadzonej przez Komisję. Dostęp ten powinien jednak być zależny od odpowiedniego poziomu ochrony danych, w tym danych osobowych.
- (21) Aby jeszcze bardziej zmniejszyć obciążenie administracyjne, a jednocześnie sprawić, by dokumenty były mniej podatne na manipulowanie, Komisja po przyjęciu niniejszej dyrektywy powinna w dalszej kolejności zbadać możliwości wprowadzenia elektronicznej wersji książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, a także elektronicznych legitymacji zawodowych zawierających unijne świadectwa kwalifikacji. Komisja powinna przy tym uwzględnić istniejące technologie stosowane w przypadku innych rodzajów transportu, w szczególności w transporcie drogowym. Po przeprowadzeniu oceny skutków, w tym analizy kosztów i korzyści oraz skutków

¹⁵ W szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016 (numer zostanie dodany po formalnym przyjęciu) w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (odesłanie do Dz.U. zostanie dodane po formalnym przyjęciu) oraz z rozporządzeniem (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).

dla praw podstawowych, w szczególności w odniesieniu do ochrony danych osobowych, Komisja powinna przedstawić w stosownym przypadku wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (22) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania decyzji zatwierdzających środki zaproponowane przez państwa członkowskie w odniesieniu do wymogów dotyczących kompetencji w zakresie uwzględniania szczególnych zagrożeń na niektórych odcinkach śródlądowych dróg wodnych.
- (23) Uprawnienia wykonawcze dotyczące przyjmowania wzorów na potrzeby wydawania unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych oraz przyjmowania decyzji dotyczących uznawania lub zawieszenia uznawania takich dokumentów wydanych przez państwo trzecie lub na mocy umowy międzynarodowej regulującej żeglugę na unijnej śródlądowej drodze wodnej powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁶.
- (24) W celu zapewnienia minimalnych zharmonizowanych norm certyfikacji kwalifikacji oraz w celu ułatwienia wymiany informacji między państwami członkowskimi, jak również wdrażania, monitorowania i oceny niniejszej dyrektywy przez Komisję, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia 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 prowadzonej przez Komisję celem przechowywania kopii najważniejszych danych odnoszących się do unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich, dzienników pokładowych i uznanych dokumentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (25) Środki przejściowe powinny uwzględniać problem istniejących krajowych świadectw, w tym wydanych przez Centralną Komisję Żeglugi na Renie, którymi posługują się kapitanowie, jak również inne kategorie członków załogi pokładowej objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. W ramach tych środków należy w miarę możliwości chronić wcześniej przyznane uprawnienia i zapewnić wykwalifikowanym członkom załogi rozsądny czas na ubieganie się o unijne świadectwo kwalifikacji. Należy w nich zatem przewidzieć maksymalnie 10-letni okres, w którym będzie można posługiwać się dotychczasowymi świadectwami na drogach wodnych Unii, na których były one ważne przed upływem okresu transpozycji, oraz zapewnić system przechodzenia na nowe zasady w odniesieniu do wszystkich tych świadectw na podstawie jednolitego zestawu unijnych kryteriów.
- (26) CESNI, które jest otwarte dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, opracowuje standardy w dziedzinie żeglugi śródlądowej, w tym w zakresie kwalifikacji zawodowych. Komisja może wziąć pod uwagę takie standardy przy przyjmowaniu aktów delegowanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

¹⁶

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

- (27) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, mianowicie ustanowienie wspólnych ram uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, może natomiast zostać lepiej osiągnięty na poziomie Unii, biorąc pod uwagę jego skalę i skutki, Unia może przyjąć środki 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.
- (28) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających¹⁷ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego dokumentu lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (29) Należy zatem uchylić dyrektywy 91/672/EWG i 96/50/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ 1

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszej dyrektywie określa się warunki i procedury certyfikacji kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji statków do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi w Unii, a także uznawania takich kwalifikacji w państwach członkowskich.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, osób uczestniczących w eksploatacji bunkierek wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny oraz specjalistów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na następujących statkach na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych:
 - a) statkach o długości (L) co najmniej 20 metrów;
 - b) statkach, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 metrów sześciennych;
 - c) holownikach i pchaczach przeznaczonych do:

¹⁷ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

- (i) holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a) i b);
 - (ii) holowania lub pchania urządzeń pływających;
 - (iii) przemieszczania jednostek, o których mowa w lit. a) i b), lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
 - d) statkach pasażerskich;
 - e) urządzeniach z własnym napędem mechanicznym.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do osób uczestniczących w eksploatacji:
- a) rekreacyjnych jednostek pływających;
 - b) promów nieporuszających się samodzielnie.

Artykuł 3 *Definicje*

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „śródlądowe drogi wodne” oznaczają szlaki wodne niebędące częścią wód morskich, otwarte dla żeglugi;
- 2) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;
- 3) „statek pasażerski” oznacza statek wycieczkowy lub kabinowy zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 4) „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony jedynie do celów sportowych lub rekreacyjnych;
- 5) „unijne świadectwo kwalifikacji” oznacza wydane przez właściwy organ świadectwo potwierdzające, że dana osoba spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie;
- 6) „członkowie załogi pokładowej” oznaczają osoby uczestniczące w eksploatacji statku żeglującego po unijnych śródlądowych drogach wodnych, wykonujące zadania związane z żeglugą, obsługą ładunków, sztautowaniem, konserwacją lub naprawą, z wyjątkiem osób wyznaczonych wyłącznie do obsługi silników oraz sprzętu elektrycznego i elektronicznego;
- 7) „specjalista w dziedzinie żeglugi pasażerskiej” oznacza osobę właściwą do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych na pokładzie statków pasażerskich;
- 8) „kapitan” oznacza członka załogi pokładowej uprawnionego do prowadzenia statku na śródlądowych drogach wodnych, który ponosi odpowiedzialność nawigacyjną za statek;
- 9) „szczególne zagrożenie” oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa spowodowane określonymi warunkami żeglugowymi, które wymagają od kapitanów posiadania kompetencji wykraczających poza to, co jest oczekiwane zgodnie z ogólnymi standardami kompetencji na poziomie zarządzania;
- 10) „kompetencja” oznacza dowiedzioną zdolność korzystania z wiedzy i umiejętności wymaganych zgodnie z ustalonymi normami w celu prawidłowego wykonywania zadań niezbędnych do eksploatacji statków żeglugi śródlądowej;
- 11) „poziom zarządzania” oznacza poziom odpowiedzialności związany ze sprawowaniem funkcji kapitana i zapewnianiem, aby wszystkie zadania w zakresie

eksploatacji statku były wykonywane prawidłowo;

- 12) „duży konwój” oznacza pchany konwój złożonych z pchacza i co najmniej siedmiu barek;
- 13) „książeczka żeglarska” oznacza indywidualny rejestr, w którym zapisuje się szczegóły historii zatrudnienia członka załogi, w szczególności staż w żegludze i odbyte rejsy;
- 14) „dziennik pokładowy” oznacza urzędowy rejestr rejsów, które odbył statek;
- 15) „staż w żegludze” oznacza czas spędzony przez członków załogi pokładowej na pokładzie w trakcie rejsu statku po śródlądowych drogach wodnych i zatwierdzony przez właściwy organ;
- 16) „aktywna książeczka żeglarska lub aktywny dziennik pokładowy” oznacza książeczkę żeglarską lub dziennik pokładowy, w których można rejestrować dane;
- 17) „właściwy organ” oznacza dowolny organ lub podmiot wyznaczony przez państwo członkowskie jako odpowiedzialny za wydawanie unijnych świadectw kwalifikacji, przeprowadzanie egzaminów, wydawanie innych dokumentów lub udzielanie informacji oraz podejmowanie koniecznych decyzji;
- 18) „poziom operacyjny” oznacza poziom odpowiedzialności związany z pełnieniem funkcji marynarza, starszego marynarza lub sternika i utrzymywaniem kontroli nad wykonywaniem wszystkich zadań w obrębie wyznaczonego obszaru odpowiedzialności zgodnie z właściwymi procedurami i pod kierownictwem osoby pełniącej funkcję na poziomie zarządzania.

ROZDZIAŁ 2

UNIJNE ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI

Artykuł 4

Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji przez każdego członka załogi pokładowej

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi pokładowej żeglujący po unijnych śródlądowych drogach wodnych posiadali unijne świadectwo kwalifikacji członków załogi pokładowej wydane zgodnie z art. 10 lub świadectwo uznane zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
2. Państwo członkowskie może zwolnić z obowiązku określonego w ust. 1 wszystkich członków załogi pokładowej lub grupy członków załogi posiadających określone kwalifikacje i żeglujących wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego. Takie państwo członkowskie może wydawać krajowe świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej na warunkach odmiennych od ogólnych warunków określonych w niniejszej dyrektywie. Ważność tych krajowych świadectw kwalifikacji ogranicza się do tych krajowych śródlądowych dróg wodnych, które nie są połączone z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej innych niż kapitanowie wydane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE¹⁸ są ważne na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych.

Artykuł 5

Obowiązek posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby eksperci w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz osoby uczestniczące w eksploatacji bunkierów wykorzystujących jako paliwo skroplony gaz ziemny posiadali unijne świadectwo kwalifikacji wydane zgodnie z art. 10 lub świadectwo uznane zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
2. Państwo członkowskie może zwolnić z obowiązku określonego w ust. 1 wszystkie osoby, o których mowa w ust. 1, lub grupy takich osób posiadających określone kwalifikacje i żeglujących wyłącznie na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego. Takie państwo członkowskie może wydawać krajowe świadectwa kwalifikacji, które można uzyskać na warunkach odmiennych od ogólnych warunków określonych w niniejszej dyrektywie. Ważność tych krajowych świadectw kwalifikacji ogranicza się do tych krajowych śródlądowych dróg wodnych, które nie są połączone z siecią żeglugową innego państwa członkowskiego.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 świadectwa kwalifikacji osób, o których mowa w tym ustępie, wydane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE są ważne na statkach morskich eksploatowanych na śródlądowych drogach wodnych.

Artykuł 6

Obowiązek posiadania szczególnych zezwoleń przez kapitanów

Państwa członkowskie zapewniają, aby kapitanowie posiadali szczególne zezwolenia wydane zgodnie z art. 11, jeżeli kapitanowie:

- a) żeglują po śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim w rozumieniu art. 7;
- b) żeglują po odcinkach śródlądowych dróg wodnych wiążących się ze szczególnymi zagrożeniami w rozumieniu art. 8;
- c) żeglują z pomocą radaru;
- d) prowadzą statki stosujące skroplony gaz ziemny jako paliwo;
- e) prowadzą duże konwoje.

¹⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

Artykuł 7

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, jeżeli spełnione jest jedno z poniższych kryteriów:
 - a) zastosowanie mają międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
 - b) boje i znaki są zgodne z systemem morskim;
 - c) niezbędna jest nawigacja naziemna; lub
 - d) do żeglugi potrzebny jest sprzęt morski, którego 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 Komisji dołącza się uzasadnienie oparte na tych kryteriach. Komisja publikuje wykaz zgłoszonych śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.

Artykuł 8

Odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami

1. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, państwa członkowskie mogą wskazać odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami, z wyjątkiem śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim, o których mowa w art. 7, jeżeli zagrożenia takie są spowodowane:
 - a) częstymi zmianami przebiegu i prędkości prądu;
 - b) brakiem odpowiednich usług informacji o torach wodnych na śródlądowych drogach wodnych lub odpowiednich wykresów w połączeniu z hydromorfologicznymi cechami śródlądowej drogi wodnej;
 - c) istnieniem szczególnych lokalnych regulacji ruchu, które nie są częścią Europejskiego kodeksu żeglugi śródlądowej, uzasadnionych szczególnymi cechami hydromorfologicznymi.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, jakie zamierzają przyjąć zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz z art. 18, oraz podają uzasadnienie.

Państwo członkowskie nie może przyjąć środka w ciągu sześciu miesięcy od daty powiadomienia.
3. W terminie sześciu miesięcy od powiadomienia Komisja wydaje decyzję wykonawczą zatwierdzającą zaproponowane środki, jeżeli są one zgodne z niniejszym artykułem i z art. 18, lub, jeżeli tak nie jest, zobowiązuje państwo członkowskie do zmiany lub nieprzyjmowania proponowanego środka.
4. O środkach przyjętych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem informuje się Komisję.

Komisja publikuje środki przyjęte przez państwa członkowskie wraz z uzasadnieniem, o którym mowa w ust. 2.

5. Jeżeli odcinki śródlądowych dróg wodnych, o których to odcinkach jest mowa w ust. 1, są położone wzdłuż granicy między co najmniej dwoma państwami członkowskimi, zainteresowane państwa członkowskie konsultują się i wspólnie powiadamiają Komisję.

Artykuł 9

Uznawanie

1. Każde unijne świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w art. 4 i 5, a także książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 16, wydane przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.
2. Każde świadectwo kwalifikacji, książeczka żeglarska lub dziennik pokładowy wydane zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym personelu żeglującego po Renie na mocy poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, w których to instrumentach określono wymogi identyczne z wymogami niniejszej dyrektywy, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych.

Jeżeli takie świadectwa, książeczki żeglarskie lub dzienniki pokładowe są wydawane przez państwo trzecie, są one ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych tylko wtedy, gdy takie państwo trzecie uznaje w obrębie swojej jurysdykcji unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

3. Nie naruszając przepisów ust. 2, każde świadectwo kwalifikacji, każda książeczka żeglarska lub każdy dziennik pokładowy wydane zgodnie z przepisami krajowymi państwa trzeciego, w których przewidziano wymogi identyczne z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy, są ważne na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, z zastrzeżeniem procedury i warunków określonych w ust. 4 i 5 niniejszego artykułu.
4. Każde państwo trzecie może przekazać Komisji wniosek o uznawanie świadectw, książeczek żeglarskich lub dzienników pokładowych wydanych przez swoje organy. Do wniosku dołącza się wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy wydawanie tych dokumentów podlega wymogom identycznym z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy.
5. Po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w ust. 4, Komisja przeprowadza ocenę systemów certyfikacji w państwie trzecim, w odniesieniu do którego złożono wniosek o uznanie, aby ustalić, czy wydawanie tych dokumentów podlega wymogom identycznym z wymogami określonymi na podstawie niniejszej dyrektywy.

Jeżeli wymóg ten jest spełniony, Komisja przyjmuje akt wykonawczy w sprawie uznawania w Unii świadectw, książeczek żeglarskich lub dzienników pokładowych wydanych przez takie państwo trzecie, pod warunkiem że państwo to uznaje w obrębie swojej jurysdykcji unijne dokumenty wydane na podstawie niniejszej dyrektywy.

Przyjmując taki akt wykonawczy, Komisja określa, których spośród dokumentów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, dotyczy uznanie.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 29 ust. 2.

6. Jeżeli Komisja ustali, że wymogi, o których mowa w ust. 2 lub 4, nie są już spełnione, przyjmuje akt wykonawczy zawieszający ważność na wszystkich unijnych śródlądowych drogach wodnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych wydanych zgodnie z tymi wymogami.
Komisja może w każdej chwili uchylić zawieszenie, jeżeli usunięto stwierdzone braki w odniesieniu do stosowanych standardów.
7. Komisja publikuje wykaz państw trzecich, o których mowa w ust. 3, wraz z dokumentami uznawanymi za ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w Unii.

ROZDZIAŁ 3

CERTYFIKACJA KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH

Sekcja I

Procedura wydawania unijnych świadectw kwalifikacji i szczególnych zezwoleń

Artykuł 10

Wydawanie i ważność unijnych świadectw kwalifikacji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby wnioskujące o unijne świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej i unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedkładały wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i stażu w żegludze odpowiadających kwalifikacjom, o które się ubiegają;
 - c) fakt spełniania, w stosownych przypadkach, standardów dotyczących stanu zdrowia zgodnie z art. 21.
2. Państwa członkowskie weryfikują autentyczność i ważność przedłożonych dokumentów.
3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory unijnych świadectw kwalifikacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 30 ust. 2. Przyjmując takie akty, Komisja może odwołać się do standardów ustanowionych przez organ międzynarodowy.
4. Ważność unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi pokładowej jest ograniczona do daty następnego badania lekarskiego wymaganego zgodnie z art. 21.
5. Bez uszczerbku dla ograniczenia, o którym mowa w ust. 4, unijne świadectwa kwalifikacji kapitanów są ważne przez maksymalnie dziesięć lat.
6. Unijne świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji są ważne przez maksymalnie pięć lat.

Artykuł 11

Wydawanie szczególnych zezwoleń dla kapitanów

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby ubiegające się o szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 6, inne niż zezwolenia przewidziane w art. 6 lit. b), przedkładały wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania minimalnych wymogów określonych w załączniku I dotyczących wieku, kompetencji, zgodności administracyjnej i stażu w żegludze odpowiadających szczególnemu zezwoleniu, o które się ubiegają.
2. W przypadku szczególnych zezwoleń dotyczących żeglugi na odcinkach śródlądowych dróg wodnych wiążących się ze szczególnymi zagrożeniami, które to zezwolenia są wymagane na podstawie art. 6 lit. b), osoby ubiegające się o te zezwolenia przedkładają właściwym organom państw członkowskich, o których to organach mowa w art. 18 ust. 2, wystarczające dowody w postaci dokumentów potwierdzających:
 - a) ich tożsamość;
 - b) fakt spełniania wymogów dotyczących kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń na konkretnym odcinku, w odniesieniu do którego wymagane jest zezwolenie, ustalonych zgodnie z art. 18;
 - c) fakt posiadania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana lub świadectwa uznanego w zastosowaniu art. 9 ust. 2 lub 3 lub fakt spełniania minimalnych wymogów dotyczących unijnych świadectw kwalifikacji kapitana określonych w niniejszej dyrektywie.
3. Państwa członkowskie weryfikują autentyczność i ważność przedłożonych dokumentów.
4. Właściwy organ wydający kapitanom unijne świadectwa kwalifikacji określa w świadectwie wszelkie szczególne zezwolenia wydane na podstawie art. 6 zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 10 ust. 3.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 szczególne zezwolenie, o którym mowa w art. 6 lit. d), wydawane jest jako szczególne unijne świadectwo kwalifikacji zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 10 ust. 3.

Artykuł 12

Przedłużenie ważności unijnych świadectw kwalifikacji

Po upływie ważności unijnego świadectwa kwalifikacji państwo członkowskie na stosowny wniosek przedłuża ważność świadectwa, pod warunkiem że:

- a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji członków załogi przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c);
- b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji do wykonywania szczególnych operacji przedłożono wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i b).

Artykuł 13

Cofanie unijnych świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń

Jeżeli istnieją przesłanki, które wskazują, że wymogi dotyczące świadectw kwalifikacji lub szczególnych zezwoleń nie są już spełnione, państwa członkowskie przeprowadzają wszystkie niezbędne oceny i, w stosownych przypadkach, wycofują te świadectwa.

Sekcja II

Kompetencje

Artykuł 14

Wymogi dotyczące kompetencji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby, o których mowa w art. 4, 5 i 6, posiadały kompetencje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji statku jak określono w art. 15.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 ocenę kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń, o których mowa w art. 6 lit. b), wykazuje się zgodnie z art. 18.

Artykuł 15

Ocena kompetencji

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia standardów kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności zgodnie z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II.
2. Osoby ubiegające się o dokumenty, o których mowa w art. 4, 5 i 6, muszą wykazać, że spełniają standardy kompetencji, o których mowa w ust. 1, zdając egzamin zorganizowany:
 - a) pod nadzorem organu administracyjnego zgodnie z art. 16 lub
 - a) w ramach programu szkolenia zatwierdzonego zgodnie z art. 17.
3. Wykazanie zgodności ze standardami kompetencji obejmuje egzamin praktyczny mający na celu uzyskanie:
 - a) unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;
 - b) szczególnego zezwolenia na żeglowanie z pomocą radaru, o którym jest mowa w art. 6 lit. c);
 - c) unijnego świadectwa kwalifikacji specjalisty w dziedzinie stosowania skroplonego gazu ziemnego jako paliwa.

Egzaminy praktyczne mające na celu uzyskanie dokumentów, o których mowa w lit. a) i b), mogą odbywać się na statku lub na symulatorze zgodnie z art. 19. W odniesieniu do lit. c) egzaminy praktyczne mogą odbywać się na statku lub na odpowiedniej instalacji nabrzeżnej.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia standardów dotyczących egzaminów praktycznych, o których mowa w ust. 3, określających szczególne kompetencje i warunki sprawdzane podczas

egzaminów praktycznych, jak również minimalne wymagania dotyczące statków, na których mogą odbywać się egzaminy praktyczne.

Artykuł 16

Egzamin pod nadzorem organu administracyjnego

Państwa członkowskie zapewniają, aby egzaminy, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. a), były organizowane pod ich nadzorem. Państwa zapewniają, aby egzaminy te przeprowadzali egzaminatorzy mający kwalifikacje do oceniania kompetencji i odpowiadającej im wiedzy oraz umiejętności, o których mowa w art. 15 ust. 1.

Artykuł 17

Zatwierdzanie programów szkolenia

1. Programy szkolenia prowadzące do uzyskania dyplomów lub świadectw wykazujących zgodność ze standardami kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1, są zatwierdzane przez właściwe organy państw członkowskich, na których terytorium znajduje się siedziba odpowiedniej instytucji edukacyjnej lub szkoleniowej.
2. Państwa członkowskie mogą zatwierdzać programy szkolenia, o których mowa w ust. 1, wyłącznie jeżeli:
 - a) cele szkolenia, treści dydaktyczne, metody, zastosowane nośniki, procedury i materiały szkoleniowe są prawidłowo udokumentowane i umożliwiają kandydatom osiągnięcie standardów kompetencji, o których mowa w art. 15 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. 15 ust. 1, jest przeprowadzany przez wykwalifikowanych egzaminatorów.
3. Państwa członkowskie przekazują wykaz zatwierdzonych programów szkolenia Komisji, która publikuje 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 uprawnienia, do których dyplom lub świadectwo zapewniają dostęp.

Artykuł 18

Ocena kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń

1. Państwa członkowskie, które wskazują odcinki śródlądowych dróg wodnych wiążące się ze szczególnymi zagrożeniami w rozumieniu art. 8 ust. 1, określają dodatkowe kompetencje wymagane od kapitanów żeglujących na tych odcinkach oraz sposoby wykazania spełnienia takich wymogów.

Sposoby te mogą obejmować ograniczoną liczbę rejsów, które należy odbyć na danym odcinku, egzamin przeprowadzany na symulatorze, egzamin w postaci testu wielokrotnego wyboru lub połączenie tych sposobów.

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

2. Takie państwa członkowskie wprowadzają procedury oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń i udostępniają publicznie narzędzia ułatwiające kapitanom posiadającym unijne świadectwo kwalifikacji uzyskanie kompetencji w odniesieniu do szczególnych zagrożeń.
3. Każde państwo członkowskie może przeprowadzać oceny kompetencji kandydatów w odniesieniu do szczególnych zagrożeń związanych z odcinkami dróg wodnych położonych w innym państwie członkowskim w oparciu o wymogi ustanowione zgodnie z ust. 1. Na stosowny wniosek i w przypadku egzaminu w postaci testu wielokrotnego wyboru lub egzaminu przeprowadzanego na symulatorze państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, zapewniają innym państwom członkowskim dostępne narzędzia umożliwiające im przeprowadzenie takiej oceny.

Artykuł 19

Wykorzystywanie symulatorów

1. Symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji podlegają zatwierdzeniu przez państwa członkowskie. Zatwierdzenie takie jest wydawane na stosowny wniosek po wykazaniu, że urządzenie spełnia standardy dla symulatorów ustanowione aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W zatwierdzeniu określa się, która konkretna ocena kompetencji jest zatwierdzona w odniesieniu do danego symulatora.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu ustanowienia 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 zaprojektowane w sposób umożliwiający weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 15 ust. 3.
3. Państwa członkowskie przekazują wykaz zatwierdzonych symulatorów Komisji, która publikuje te informacje.

Sekcja III

Staż w żegludze i stan zdrowia

Artykuł 20

Książeczka żeglarska i dziennik pokładowy

1. Staż w żegludze, o którym mowa w art. 10 ust. 1 lit. b), i odbyte rejsy, o których mowa w art. 18 ust. 1, rejestrowane są w książeczce żeglarskiej, o której mowa w ust. 5, lub w książeczce żeglarskiej uznanej zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.
2. Na wniosek dowolnego członka załogi pokładowej państwa członkowskie zatwierdzają dane przekazane przez kapitana po weryfikacji autentyczności i ważności wszelkich niezbędnych dowodów w postaci dokumentów, w tym dziennika pokładowego, o którym mowa w ust. 4 niniejszego artykułu.
3. Dane dotyczące stażu w żegludze i odbytych rejsów są ważne przez 15 miesięcy w oczekiwaniu na zatwierdzenie tych danych przez państwo członkowskie. W przypadku wprowadzenia narzędzi elektronicznych, w tym elektronicznych książeczek żeglarskich i elektronicznych dzienników pokładowych, którym towarzyszą odpowiednie procedury zabezpieczające autentyczność tych

dokumentów, odpowiednie dane można uznawać za zatwierdzone bez przeprowadzania dodatkowych procedur.

Staż w żegludze mógł zostać uzyskany na śródlądowych drogach wodnych dowolnych państw członkowskich. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, których cieki wodne nie znajdują się w całości na terytorium Unii, uwzględnia się staż w żegludze uzyskany na wszystkich odcinkach położonych w obrębie tych cieków oraz poza nimi.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby rejsy statków, o których mowa w art. 2 ust. 1, były rejestrowane w dzienniku pokładowym, o którym mowa w ust. 5, lub w dzienniku pokładowym uznanym zgodnie z art. 9 ust. 2 lub 3.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzory książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 30 ust. 2, biorąc przy tym pod uwagę informacje konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy dotyczące identyfikacji osoby, jej stażu w żegludze i odbytych rejsów. Przyjmując takie wzory, Komisja uwzględnia fakt, że dziennik pokładowy jest również wykorzystywany do celów wdrażania dyrektywy Rady 2014/112/UE¹⁹ na potrzeby weryfikacji wymogów dotyczących załogi i rejestrowania rejsów statków, i może odwołać się do standardów ustanowionych przez organ międzynarodowy.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie załogi posiadali jedną aktywną książeczkę żeglarską oraz aby na statkach prowadzono jeden aktywny dziennik pokładowy.

Artykuł 21

Stan zdrowia

1. Osoby, o których mowa w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, posiadają ważne orzeczenie lekarskie wydane przez przedstawiciela zawodu medycznego zatwierdzonego przez właściwy organ po pomyślnym przeprowadzeniu badania stanu zdrowia.

Państwa członkowskie określają, którzy przedstawiciele zawodu medycznego mogą wydawać takie orzeczenia lekarskie.

2. Orzeczenia lekarskie przekazywane są właściwemu organowi:
 - a) w celu wydania pierwszego unijnego świadectwa kwalifikacji kandydata;
 - b) w celu wydania unijnego świadectwa kwalifikacji kapitana;
 - c) w celu przedłużenia ważności unijnego świadectwa kwalifikacji, 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 złożenia wniosku o unijne świadectwo kwalifikacji.

3. Po ukończeniu 60. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji musi w ciągu trzech miesięcy pomyślnie przejść badanie stanu zdrowia, a następnie

¹⁹ 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).

pomyślnie przechodzić to badanie co pięć lat. Po ukończeniu 70. roku życia posiadacz unijnego świadectwa kwalifikacji musi pomyślnie przechodzić to badanie co dwa lata.

4. Pracodawcy, kapitanowie i organy państw członkowskich wymagają od członków załogi pokładowej stawiania się na badanie lekarskie, jeżeli istnieją obiektywne oznaki, że wymogi dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, mogą już nie być spełnione.
5. W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia, konieczne może być wprowadzenie środków łagodzących, które zapewnią równoważny poziom bezpieczeństwa żeglugi, lub nałożenie ograniczeń. 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. 10 ust. 3.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 i na podstawie zasadniczych wymogów dotyczących stanu zdrowia, o których mowa w załączniku III, w celu ustalenia standardów dotyczących stanu zdrowia, określających wymogi dotyczące stanu zdrowia, szczególnie w odniesieniu do badań, które przedstawiciele zawodu medycznego muszą przeprowadzić, kryteriów, które muszą stosować, aby ustalić zdolność do pracy, oraz wykazu ograniczeń i środków łagodzących.

ROZDZIAŁ 4

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

Artykuł 22

Ochrona danych osobowych

1. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez państwa członkowskie przewidziane w niniejszej dyrektywie odbywa się zgodnie z prawem unijnym w zakresie ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016 (numer zostanie dodany po formalnym przyjęciu) w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)²⁰.
2. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez Komisję Europejską przewidziane w niniejszej dyrektywie odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (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 danych²¹.
3. Dane osobowe mogą być przetwarzane wyłącznie w celu:
 - a) wdrażania, egzekwowania i oceny niniejszej dyrektywy;
 - b) wymiany informacji między organami posiadającymi dostęp do bazy danych, o której mowa w art. 23, a Komisją;

²⁰

(odesłanie do Dz.U. zostanie dodane po formalnym przyjęciu)

²¹

Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

c) opracowywania statystyk.

Zanonimizowane informacje uzyskane na podstawie takich danych można wykorzystywać do wspierania działań propagujących transport wodny śródlądowy.

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. 23 ust. 1, i w bazie danych, o której mowa w art. 23 ust. 2, były uprzednio o tym fakcie informowane. Osobom takim przyznaje się dostęp do danych osobowych, które ich dotyczą, oraz na żądanie w dowolnym czasie przekazuje się im kopię tych danych.

Artykuł 23

Rejestry

1. Aby przyczynić się do skutecznego administrowania w odniesieniu do wydawania, przedłużania ważności i cofania świadectw kwalifikacji, państwa członkowskie prowadzą rejestry wszystkich unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych wydanych pod ich nadzorem zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz w stosownych przypadkach dokumentów uznanych na podstawie art. 9 ust. 2, które zostały wydane, zawieszone, wycofane, których ważność przedłużono lub których ważność upłynęła lub które zgłoszono jako zaginione, skradzione lub zniszczone.

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

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

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

Aby jeszcze bardziej ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 29 w celu uzupełnienia informacji w rejestrach książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych innymi informacjami wymaganymi według wzorów książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych przyjętych na podstawie art. 20 ust. 5.

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

Komisja jest uprawniona do przyjęcia, zgodnie z art. 29, aktów delegowanych dotyczących standardów określających cechy tej bazy danych i warunki korzystania z niej, w szczególności w celu sprecyzowania:

- a) instrukcji dotyczących kodowania danych w bazie danych;

- b) praw dostępu użytkowników, w stosownych przypadkach zróżnicowanych według rodzaju użytkowników, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystywania danych;
 - c) maksymalnego czasu zatrzymywania danych zgodnie z ust. 3, w stosownych przypadkach zróżnicowanego w zależności od rodzaju dokumentu;
 - d) instrukcji dotyczących funkcjonowania bazy danych i jej interakcji z rejestrami, o których mowa w ust. 1.
3. Wszelkie dane osobowe zawarte w rejestrach, o których mowa w ust. 1, i w bazie danych, o której mowa w ust. 2, przechowuje się nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Gdy informacje nie są dłużej potrzebne do tych celów, takie dane osobowe są niszczone.
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, pod warunkiem że spełnione są wymogi zawarte w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i wyłącznie po rozpatrzeniu każdego przypadku z osobna. Komisja zapewnia, aby państwo trzecie ani organizacja międzynarodowa nie przekazywały tych danych innemu państwu trzeciemu ani innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez Komisję.

Artykuł 24

Właściwe organy

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy, które:
- a) organizują i nadzorują egzaminy, o których mowa w art. 16;
 - b) zatwierdzają programy szkolenia, o których mowa w art. 17;
 - c) wydają świadectwa i szczególne zezwolenia, o których mowa w art. 4, 5 i 6, a także książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe, o których mowa w art. 20;
 - d) prowadzą rejestry, o których mowa w art. 23;
 - e) wykrywają i zwalczają oszustwa i inne nielegalne praktyki, o których mowa w art. 27.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich właściwych organach na swoim terytorium, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Komisja publikuje te informacje.

Artykuł 25

Monitorowanie

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) wszystkie działania związane ze szkoleniem, oceną kompetencji, wydawaniem i aktualizowaniem unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych prowadzone przez organizacje rządowe i pozarządowe pozostające pod ich nadzorem były stale monitorowane poprzez system norm jakości, aby zapewnić osiągnięcie celów przewidzianych w niniejszej dyrektywie;

- b) cele szkoleniowe i związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, były wyraźnie zdefiniowane i określały poziomy wiedzy i umiejętności podlegające ocenie i sprawdzane zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- c) obszary stosowania norm jakości obejmowały wydawanie, przedłużanie ważności, zastępowanie i wycofywanie unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich i dzienników pokładowych, wszystkie kursy i programy szkolenia, egzaminy i oceny przeprowadzane przez każde państwo członkowskie lub pod jego nadzorem oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane od osób prowadzących szkolenie i egzaminatorów, biorąc pod uwagę politykę, systemy, kontrole i przeglądy wewnętrzne służące zapewnianiu jakości ustanowione na potrzeby zapewnienia osiągnięcia określonych celów.

Artykuł 26

Ocena

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby działania w zakresie uzyskiwania i oceny kompetencji oraz administrowanie unijnymi świadectwami kwalifikacji, książeczkami żeglarskimi i dziennikami pokładowymi były oceniane przez niezależne organy nie rzadziej niż co pięć lat.
2. Wyniki takich niezależnych ocen muszą być należycie dokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie stosują właściwe środki mające na celu usunięcie wszelkich nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku niezależnej oceny.

Artykuł 27

Zapobieganie oszustwom i innym nielegalnym praktykom

1. Państwa członkowskie podejmują działania i egzekwują stosowanie właściwych środków w celu zapobiegania oszustwom i innym nielegalnym praktykom z wykorzystaniem unijnych świadectw kwalifikacji, książeczek żeglarskich, dzienników pokładowych, orzeczeń lekarskich i rejestrów przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
2. Państwa członkowskie wymieniają z właściwymi organami innych państw członkowskich informacje na temat świadectw osób uczestniczących w eksploatacji statku.

Artykuł 28

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji nakładanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Najpóźniej w dniu [data transpozycji niniejszej dyrektywy] r. państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a następnie niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich zmianach mających wpływ na te przepisy.

ROZDZIAŁ 5

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 29

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 4, art. 19 i 21 oraz art. 23 ust. 1 i 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia (*data wejścia w życie).
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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, 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.
6. Przy wykonywaniu swoich uprawnień delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 4, art. 19 i 21 oraz art. 23 ust. 1 i 2, Komisja może przyjąć akty delegowane zawierające odniesienie do standardów ustanowionych przez organ międzynarodowy.
7. Komisja może wyznaczyć organ do celów przyjmowania powiadomień i publicznego udostępniania informacji przewidzianych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 30

Komitet

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Odesłania do komitetu utworzonego na podstawie art. 7 dyrektywy 91/672/EWG, którą uchyla niniejsza dyrektywa, odczytuje się jako odesłania 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, przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zakończeniu tej procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie tej opinii.

Artykuł 31

Przegląd

1. Komisja ocenia niniejszą dyrektywę wraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi, o których mowa w art. 8, 10, 20 i 29, i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż po upływie siedmiu lat od daty, o której mowa w art. 33 ust. 1.
2. Do dnia [dwa lata przed datą wskazaną w ust. 1] r. każde państwo członkowskie udostępnia Komisji informacje potrzebne do monitorowania wdrażania i oceny dyrektywy, zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi w odniesieniu do gromadzenia, formatu i treści informacji.

Artykuł 32

Stopniowe wprowadzanie

1. W ciągu roku od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja stopniowo przyjmuje akty delegowane ustalające:
 - a) standardy dotyczące cech bazy danych, o której mowa w art. 23, i warunków korzystania z tej bazy;
 - b) standardy kompetencji, o których mowa w art. 15 ust. 1;
 - c) standardy dotyczące stanu zdrowia przewidziane w art. 21;
 - d) wzory przewidziane w art. 10 i 20;
 - e) standardy dotyczące egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 15 ust. 3;
 - f) standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, o których mowa w art. 19.
2. Najpóźniej po upływie dwóch lat od momentu przyjęcia parametrów bazy danych, o których mowa w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu, tworzy się bazę danych przewidzianą w art. 23.

Artykuł 33

Uchylenie

Dyrektywy 96/50/WE i 91/672/EWG tracą moc z dniem [podać następny dzień po dniu upływu terminu transpozycji].

Artykuł 34

Przepisy przejściowe

1. Świadectwa kapitanów wydane zgodnie z dyrektywą 96/50/WE oraz licencje na żeglugę po Renie, o których mowa w art. 1 ust. 5 tej dyrektywy, wydane przed następnym dniem po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy, pozostają ważne na unijnych drogach wodnych, jeżeli były ważne przed tą datą, przez maksymalnie dziesięć lat po tej dacie. Przed upływem okresu ważności państwo członkowskie, które wydało te dokumenty, wydaje unijne świadectwo kwalifikacji kapitanom, którzy posiadają takie świadectwa, zgodnie ze

wzorem określonym w niniejszej dyrektywie, lub świadectwo w zastosowaniu art. 9 ust. 2 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że przedłożą oni wystarczający dowód w postaci dokumentów, o których mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, oraz:

- a) pod warunkiem że w przepisach, na których podstawie dane świadectwo zostało wydane, wymaga się stażu w żegludze wynoszącego co najmniej 720 dni jako warunku uzyskania świadectwa kapitana ważnego na wszystkich unijnych drogach wodnych lub
 - b) w przypadku gdy w przepisach, na których podstawie dane świadectwo zostało wydane, wymaga się stażu w żegludze wynoszącego mniej niż 720 dni jako warunku uzyskania świadectwa kapitana ważnego na wszystkich unijnych drogach wodnych – pod warunkiem że kapitan dostarczy dowód w postaci książeczki żeglarskiej, potwierdzający odbycie stażu w żegludze równoważnego różnicy między tymi 720 dniami a długością stażu wymaganą na mocy przepisów, na których podstawie świadectwo zostało wydane.
2. Podczas wydawania unijnych świadectw kwalifikacji zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zabezpieczają, w miarę możliwości, uprawnienia wcześniej przyznane, w szczególności w odniesieniu do szczególnych zezwoleń, o których mowa w art. 6.
3. Inni niż kapitanowie członkowie załogi posiadający świadectwo kwalifikacji wydane przez państwo członkowskie przed następnym dniem po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35 niniejszej dyrektywy, lub posiadający kwalifikacje uznane w co najmniej jednym państwie członkowskim, mogą nadal korzystać z tego świadectwa lub kwalifikacji przez maksymalnie dziesięć lat od tej daty. W tym okresie członkowie załogi inni niż kapitanowie 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 o unijne świadectwo kwalifikacji lub świadectwo w zastosowaniu art. 9 ust. 2, składając wniosek do właściwego organu wydającego takie świadectwa, pod warunkiem że przedstawią wystarczający dowód, o którym mowa w art. 10 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, oraz przedłożą dowód w postaci książeczki żeglarskiej potwierdzający następującą długość stażu w żegludze:
- a) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza: 540 dni, w tym co najmniej 180 dni w żegludze śródlądowej;
 - b) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji starszego marynarza: 900 dni, w tym co najmniej 540 dni w żegludze śródlądowej;
 - c) w przypadku unijnego świadectwa kwalifikacji sternika: 1080 dni, w tym co najmniej 720 dni w żegludze śródlądowej.
4. Książeczki żeglarskie i dzienniki pokładowe wydane przed następnym dniem po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35, zgodnie z przepisami innymi niż określone w niniejszej dyrektywie mogą pozostać aktywne przed maksymalnie dziesięć lat od następnego dnia po dniu upływu terminu transpozycji, o którym mowa w art. 35.

Artykuł 35

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [trzy lata od momentu wejścia dyrektywy w życie] r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 36

Wejście w życie

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

Artykuł 37

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*