



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.9.2011
COM(2011) 555 final

2011/0239 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului
privind nivelul minim de formare a navigatorilor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Rezumat

Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru navigatori (Convenția STCW) a fost încheiată în 1978 între statele părți la OMI (Organizația maritimă internațională, agenție a ONU responsabilă de cadrul de reglementare internațional pentru sectorul naval). Convenția reglementează cerințele de formare a navigatorilor (în special ofițeri) și certificarea relevantă. Convenția STCW a fost modificată semnificativ în 1995.

Convenția a fost integrată în legislația comunitară prin Directiva 94/58 privind nivelul minim de instruire a navigatorilor¹. De fapt, normele UE privind siguranța maritimă sunt în mare măsură aliniate la normele internaționale.

Directiva 94/58 a fost modificată de mai multe ori și, în cele din urmă, înlocuită de Directiva 2001/25, la rândul său înlocuită de Directiva 2008/106, care este în prezent în vigoare². De-a lungul timpului, normele UE au fost modificate, în principal, pentru a transpune modificările la Convenția STCW, dar și pentru a dezvolta și eficientiza un sistem de recunoaștere a navigatorilor educați și formați în afara UE. Recunoașterea navigatorilor, educați și formați în afara UE este într-adevăr crucială pentru un domeniu precum transportul maritim, globalizat de patruzeci de ani.

În acest context, în 2007, OMI lansat o *examinare cuprinzătoare* a Convenției STCW la care atât Comisia, cât și statele membre au contribuit în mod activ și care a fost realizată prin adoptarea unei serii de modificări semnificative, care au fost convenite de către statele-părți la conferința de la Manila la 25 iunie 2010.

Modificările de la Manila la convenție vor intra în vigoare la data de 1 ianuarie 2012. Începând de la această dată, formarea în domeniul maritim va trebui să satisfacă noile cerințe. Întrucât statele membre ale UE sunt, de asemenea, părți la convenție, și niciunul nu s-a opus modificărilor de la Manila, acestea vor trebui să își adapteze legislația la noul text al convenției. De asemenea, legislația UE trebuie să fie aliniată la normele internaționale, așa cum s-a procedat până în prezent și în vederea evitării oricărui conflict între obligațiile internaționale și cele legate de UE ale statelor membre. Alinierea la normele internaționale este tocmai obiectivul prezentei propuneri, care include, de asemenea, câteva elemente menite să introducă, cu ocazia acestei inițiative legislative, o oarecare eficientizare a Directivei STCW.

Aceste caracteristici privesc introducerea obligației pentru statele membre de a furniza Comisiei informațiile existente privind certificatele în scopuri statistice și prelungirea unui

¹ Directiva 94/58/CE a Consiliului din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de instruire a navigatorilor, JO L 319, 12.12.1994, p. 28.

² Directiva 94/58/CE a fost modificată prin Directiva 98/35/CE și înlocuită prin Directiva 2001/25; Directiva 2001/25 a fost modificată de Directivele 2002/84, 2003/103 și 2005/45; în cele din urmă, aceasta a fost înlocuită (și, prin urmare, abrogată) de Directiva 2008/106, JO L 323, 3.12.2008, p.33.

termen limită impracticabil privind procedura de recunoaștere a sistemelor STCW ale țărilor terțe.

1.2. Convenția STCW

Caracterul internațional al transportului maritim este bine cunoscut. De asemenea, acest fapt are ca rezultat funcționarea, pe aceeași navă, a unor echipaje formate în diferite țări și în cadrul unor sisteme diferite. În acest sens, este esențial ca toți acești membri ai echipajului să aibă capacitățile necesare pentru a-și îndeplini atribuțiile în condiții de siguranță. De fapt, formarea profesională joacă un rol important în siguranța maritimă.

Din acest motiv, în 1978, părțile la Organizația maritimă internațională (OMI) care vizează „promovarea siguranței vieții pe mare și protecția mediului marin prin stabilirea de comun acord a unor standarde internaționale de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart” au adoptat Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart („Convenția STCW”), care a intrat în vigoare în 1984.

Convenția menționată prevede standardele minime pe care statele părți sunt obligate să le îndeplinească sau să le depășească. După cum s-a menționat, Convenția STCW a fost semnificativ revizuită în 1995 și în 2010.

În ceea ce privește structura și conținutul convenției, în timp ce articolele introductive conțin principiile generale și dispozițiile privind intrarea în vigoare și procedurile de modificare, anexa tehnică la acesta – compusă din „reguli” - conține cerințele privind formarea, calificarea și certificarea pentru diferite funcții pe nave (cum ar fi „comandant”, „ofițer secund”, etc.). O altă anexă la convenție – „codul” – conține, în partea „A”, tabele detaliate cu o descriere precisă a competențelor concrete (de exemplu, poziționare, manevrarea navei, manipulare a mărfurilor) care trebuie să fie deprinse de către candidații la diferite funcții la bordul unei nave și testate de organismele competente. În cele din urmă, partea „B” din cod conține îndrumări privind punerea în aplicare integrală a normelor STCW. Partea „B” din cod este singura parte a convenției care nu este obligatorie din punct de vedere juridic pentru statele părți.

În acest context, revizuirea din 2010 a convenției a avut ca scop, pe de o parte, îmbunătățirea dispozițiilor existente (de exemplu, prin consolidarea normelor privind prevenirea fraudelor și standardele referitoare la starea de sănătate) și, pe de altă parte, actualizarea acestora cu ultimele evoluții tehnologice.

Modificările de la Manila au introdus, de asemenea, o serie de elemente noi, cum ar fi cerințele în materie de formare pentru „marinari competenți” și „ofițeri electrotehniști”, care nu au fost incluse în versiunea anterioară a convenției.

1.3. Directivele STCW

Din momentul în care au fost introduse, normele UE privind formarea și certificarea navigatorilor au avut un dublu obiectiv:

- stabilirea de standarde minime comune de formare a navigatorilor care lucrează pe navele sub pavilionul UE, bazate pe standarde internaționale;

- garantarea faptului că navigatorii care lucrează pe navele sub pavilionul UE și care dețin certificate emise de către țările din afara UE sunt instruiți corespunzător.

Aceste două aspecte sunt interconectate în diferitele directive care au urmat directivei din 1994 privind nivelul minim de formare a navigatorilor, care integra pentru prima dată în legislația UE Convenția STCW, normele UE fiind ulterior modificate, la fel cum a fost și Convenția STCW.

Prin urmare, Directiva 94/58 a fost modificată prin Directiva 98/35/CE care transpune modificările din 1995 la Convenție, și ulterior înlocuită de Directiva 2001/25 care introduce o procedură de recunoaștere a brevetelor navigatorilor eliberate de țările terțe. Trei noi modificări au urmat, fiind introduse prin Directiva 2002/84 (care a definit procedura de comitologie pentru recunoașterea certificatelor din țări terțe), prin Directiva 2003/103 (care prevedea o nouă procedură pentru recunoașterea țărilor terțe), prin Directiva 2005/23 (care introducea cerințe pentru navigatorii care efectuează serviciul la bordul navelor de pasageri) și prin Directiva 2005/45 (privind recunoașterea reciprocă a certificatelor eliberate de către statele membre). În sfârșit, Directiva 2008/106 a înlocuit Directiva 2001/25, introducând, în același timp, anumite elemente noi privind procedura de comitologie.

Principalele linii ale acestui cadru legislativ în evoluție pot fi sintetizate după cum urmează, luând în considerare cele trei obiective politice indicate mai sus:

- Standardele comune de formare a navigatorilor care lucrează pe navele sub pavilionul UE au fost stabilite reproducându-le pe cele stabilite în Convenția STCW. Aceste standarde, odată integrate în legislația UE și, prin urmare, făcând parte din aceasta, sunt interpretate și puse în aplicare în conformitate cu principiile dreptului UE și, dacă este necesar, sunt aplicate ca orice altă dispoziție a legislației UE. În conformitate cu directiva în vigoare în prezent, în cazul în care se produc modificări minore ale Convenției STCW, directiva în sine poate fi actualizată printr-o procedură de comitologie; dacă se introduc modificări semnificative la nivel internațional, o nouă directivă este necesară pentru a o actualiza pe cea în vigoare, precum în cazul de față.
- Recunoașterea țărilor terțe. După crearea Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), Comisia a obținut sprijinul necesar pentru dobândi un grad adecvat de cunoaștere a sistemelor de formare și certificare a navigatorilor din state terțe. Prin urmare, Comisia a fost însărcinată cu evaluarea acestor sisteme prin Directiva 2003/103. În special, Comisia este responsabilă de evaluarea, cu sprijinul EMSA, a măsurii în care țările terțe respectă cerințele Convenției STCW.
- Recunoașterea unei țări terțe, care trebuie să fie cerută de către un stat membru, se efectuează în felul următor: în primă fază, EMSA efectuează o inspecție la fața locului a sistemului de certificare și formare maritimă și a infrastructurilor în scopul de a colecta elemente justificative privind conformitatea cu standardele Convenției STCW; în continuare, pe baza constatărilor inspecției și a documentelor furnizate de țara terță implicată, serviciile Comisiei evaluează conformitatea sistemului cu STCW. Faza de evaluare a conformității poate genera o serie de contacte cu țara terță implicată, care poate fi dispusă să introducă modificări ale legislației sau practicii sale pentru a corespunde recomandărilor Comisiei. Timpul necesar în acest sens depinde de natura și amploarea acestor modificări și de eforturile depuse de țara în cauză. La finalul acestui proces, Comisia prezintă statelor membre un proiect de decizie (recunoscând prima țară sau pentru a retrace recunoașterea acesteia) pentru a obține avizul acestora în cadrul

procedurii de „comitologie”. În ultima fază, Comisia adoptă decizia și o publică în Jurnalul Oficial. Recunoașterea de către Comisie implică faptul că statele membre pot recunoaște certificatele emise de țara recunoscută și că navigatorii din țara respectivă vor avea dreptul de a lucra la bordul navelor care arborează pavilionul respectivului stat membru. Cu toate acestea, statele membre nu au obligația de a recunoaște certificatele din aceste țări, în pofida recunoașterii de către Comisie. Pe de altă parte, navigatorilor din țările nerecunoscute nu li se permite să lucreze pe nave care arborează pavilion UE.

2. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

2.1. Conținutul propunerii

2.1.1. Modificările de la Manila

Astfel cum s-a arătat mai sus, obiectivul prezentei propuneri este de a integra în legislația UE modificările din 2010 la Convenția STCW, în special pentru a se evita orice conflict între obligațiile internaționale și cele care țin de UE ale statelor membre.

Modificările din 2010 privesc atât „reguli” anexate convenției, cât și „codul”, mai tehnic, a cărui parte „A ”, astfel cum s-a explicat, este obligatorie. Principalele modificări ale convenției, care sunt reflectate în prezenta propunere, sunt:

- Dispoziții consolidate privind formarea și evaluarea, emiterea certificatelor de competență, precum și pentru prevenirea practicilor frauduloase;
- Standarde actualizate referitoare la starea medicală, capacitatea de a efectua serviciul la bord, precum și abuzul de alcool;
- Noi cerințe privind certificarea pentru marinari calificați, pentru ofițeri electrotehniști, precum și formarea privind securitatea pentru toți navigatorii;
- Cerințe actualizate pentru personalul de pe anumite tipuri de nave;
- Clarificarea și simplificarea definiției termenului „certificat”.

În sfârșit, propunerea a adaptat dispozițiile STCW privind efectuarea serviciului de cart, în scopul de a le alinia cu normele UE privind timpul de lucru pentru navigatori.

2.1.2. Prelungirea de la trei la optsprezece luni a termenului prevăzut la articolul 19 alineatul (3) din Directiva 2008/106

Propunerea vizează, de asemenea, să ofere un termen mai realist în comparație cu termenul actual de trei luni pentru recunoașterea țărilor terțe, astfel cum se prevede în prezent la articolul 19 alineatul (3) din Directiva 2008/106. Această dispoziție se referă la termenul de care dispune Comisia pentru a lua o decizie cu privire la recunoaștere a unei țări terțe ca urmare a unei cereri depuse de un stat membru.

Trebuie subliniat că acest termen limită a fost stabilit în cadrul procedurii anterioare pentru recunoașterea țărilor terțe, instituită prin Directiva 2001/25/CE. Prin procedura respectivă, statele membre care doreau să recunoască o țară terță trebuiau să trimită Comisiei documentația pe care se sprijină cererea lor. Activitatea la nivel de UE era, prin urmare,

realizată pe baza documentației prestabilite și fără vreun fel de implicare a țării terțe. Comisia dispunea de trei luni pentru a examina documentele.

Mecanismul actual pentru recunoașterea țărilor terțe, introdus prin Directiva 2003/103/CE, este extrem de diferit, iar experiența a arătat că termenul de trei luni moștenit de la procedura anterioară este complet nerealist.

În cadrul sistemului actual, de fapt, recunoașterea unei țări terțe are la bază o inspecție la fața locului realizată de EMSA, un raport stabilit de aceasta din urmă, un schimb de corespondență între Comisie și țara terță, o evaluare de către Comisie, procedura de comitologie și, în cele din urmă, adoptarea unei decizii.

În acest context, în primul rând, inspecțiile țărilor terțe trebuie să fie planificate de EMSA, ceea ce implică faptul că inspecția țării terțe nu este neapărat efectuată imediat după cererea statului membru.

Mai mult, evaluarea unei țări terțe presupune că autoritățile din țara respectivă sunt implicate într-un proces de dialog cu Comisia. Acest lucru necesită timp, în special pentru ca administrația din țara terță să remedieze orice deficiențe detectate inițial.

Toate acestea fac ca termenul de trei luni să fie complet nerealist. Experiența dobândită ca urmare a punerii în aplicare a Directivei 2008/106 arată că un termen rezonabil pentru desfășurarea întregii proceduri este de optsprezece luni. Prezenta propunere include o dispoziție de modificare a Directivei 2008/106 în acest sens.

2.1.3. Punerea la dispoziția Comisiei a informațiilor existente privind certificatele

Mai ales în cursul ultimilor zece ani, a devenit evident pentru factorii de decizie politică, atât la nivel european, cât și la nivel național că este dificil să se colecteze date complete și corecte privind navigatorii. În timp ce există o serie de studii, acestea fie se bazează pe ipoteze, fie nu sunt suficient de detaliate la nivelul UE. Acest aspect a fost, de asemenea, subliniat de către grupul de acțiune privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în sectorul maritim³, care a subliniat necesitatea unor statistici clare. O potențială sursă de date exacte este reprezentată de certificatele și atestatele eliberate de către administrațiile naționale. În prezent, conform Convenției STCW statele părți sunt obligate să mențină registre cu toate certificatele și atestatele, precum și cu reconfirmările sau alte măsuri relevante care le privesc [Regula I/2 alineatul (14)]. De asemenea, statele membre ale UE, în conformitate cu articolul 11 alineatul (4) din Directiva 2008/106, au obligația de a păstra un registru al certificatelor și atestatorilor eliberate. Deși aceasta este o sursă importantă de date, diferențele de format utilizate de fiecare stat membru, precum și problemele statistice (cum ar fi riscul apariției dublei contabilizări a navigatorilor care au obținut de certificate sau atestate din diferite state membre) nu permit obținerea unei imagini complete. Prin urmare, Comisia consideră că activitățile de colectare a informațiilor deja existente în registrele naționale într-un mod armonizat și coerent și în deplină conformitate cu cerințele privind protecția datelor cu caracter personal ar oferi un ajutor substanțial pentru a realiza o imagine statistică solidă asupra profesiilor din sectorul maritim în Europa.

³ Grupul de acțiune a fost compus din reprezentanți ai principalelor părți interesate, în special, din navigatori și armatori

Trebuie subliniat că EMSA a elaborat deja o platformă pentru colectarea și analiza acestor informații, prin „sistemul de informații STCW”. Acest sistem a fost prezentat statelor membre, care și-au exprimat interesul privind potențialul și utilitatea sa. Sistemul a fost depus la Autoritatea europeană pentru protecția datelor care l-a avizat prin scrisoarea din 9 aprilie 2008 către EMSA. Autoritatea a solicitat cu această ocazie anumite modificări care au fost acceptate de EMSA.

În concluzie, prezenta propunere prevede o nouă dispoziție care cere statelor membre să furnizeze Comisiei informații standardizate pentru analiza statistică. Comisia are intenția de a utiliza „sistemul de informații STCW” al EMSA, ca o platformă de colectare a informațiilor necesare și pentru efectuarea analizei statistice, după caz. Conținutul detaliat al unor astfel de informații este prezentat într-o anexă tehnică la prezenta propunere.

2.1.4. Adaptarea la noile norme privind „comitologia”

În cadrul sistemului instituit prin Directiva 2008/106, comitologia este relevantă în două privințe.

Primul aspect se referă la adaptările tehnice, limitate acum la cerințele de informare (nou introduse) (anexa V).

În al doilea rând, comitologia este relevantă în ceea ce privește procedura pentru recunoașterea țărilor terțe. După cum s-a menționat, Directiva 2008/106 prevede o procedură de comitologie pentru recunoașterea țărilor terțe de către Comisie.

În acest context, Tratatul de la Lisabona a introdus modificări semnificative ale mecanismului de „comitologie”. Două categorii de acte fără caracter legislativ au fost create, și anume „acte delegate” și „acte de punere în aplicare”, ambele relevante pentru prezenta propunere.

De fapt, în conformitate cu noul tratat, procedura de adaptare tehnică a directivei este guvernată de normele privind „actele delegate”, în timp ce deciziile privind recunoașterea țărilor terțe de cele privind „actele de punere în aplicare”.

Prezenta propunere conține dispoziții în acest sens.

2.2. Intrarea în vigoare și dispoziții tranzitorii

Modificările la Convenția STCW convenite la Manila vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2012 (în conformitate cu articolul XII din convenție și apendicele 1, rezoluția 1 alineatul (3) din Actul final al Conferinței de Manila). Deoarece, la momentul respectiv, prezenta propunere nu va fi încă adoptată, s-a prevăzut că propunerea de directivă ar trebui să intre în vigoare de îndată ce este publicată în Jurnalul Oficial.

Acordul de la Manila include, de asemenea, dispoziții tranzitorii (cuprinse în Regula I/15) care au scopul de a permite candidaților care au început programul de formare înainte ca modificările de la Manila să intre în vigoare, să îl poată finaliza în temeiul aceluiași norme. Dispozițiile tranzitorii, în același mod, permit reînnoirea și revalidarea certificatelor emise înainte de intrarea în vigoare a convenției modificate la 1 ianuarie 2012. Deoarece certificatele trebuie să fie revalidate sau reînnoite după cel târziu cinci ani și având în vedere că durata maximă posibilă a unui program de formare este de cinci ani, convenția de la Manila prevede că atât certificatele noi, cât

și reînnoirile/revalidările pot fi finalizate/realizate în temeiul vechilor norme până la 1 ianuarie 2017.

În acest context, se propune ca directiva să reflecte convenția și în ceea ce privește măsurile tranzitorii. Dispozițiile tranzitorii din convenție au fost, așadar, reproduse în propunere.

2.3. Temei juridic

Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

2.4. Principiul subsidiarității

Cum Convenția STCW a fost deja transpusă în legislația UE, este justificat ca modificările Convenției STCW să fie, la rândul lor, transpuse în legislația UE. Statele membre nu pot pune în aplicare Convenția STCW într-o manieră omogenă fără existența posibilităților de aplicare în legislația UE. Dacă modificările de la Manila nu ar fi integrate în legislația UE, începând cu ianuarie 2012 (când modificările intră în vigoare), statele membre ar încălca fie dreptul internațional, fie dreptul UE, un conflict care ar trebui evitat.

2.5. Principiul proporționalității

Dacă modificările de la Manila nu ar fi integrate în legislația UE, statele membre ar încălca fie dreptul internațional, fie dreptul UE, un conflict care ar trebui evitat.

2.6. Alegerea instrumentelor

Deoarece măsura care urmează a fi modificată este o directivă, instrumentul cel mai potrivit este o directivă.

3. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE

Ar trebui subliniat încă de la început că, deoarece statele membre sunt părți la Convenția STCW, au avut posibilitatea de a-și exprima punctele de vedere în cadrul revizuirii convenției, în special la Conferința de Manila. De fapt, statele membre au participat în mod activ la conferință, Comisia organizând coordonarea poziției UE. Mai mult, în conformitate cu Convenția STCW, toate părțile se pot opune oricărei modificări prin notificarea OMI cu privire la opoziția lor (articolul XII din convenție). În cazul modificărilor de la Manila, opoziția a trebuit să fie notificată înainte de 1 iulie 2011 și niciun stat membru nu a făcut acest lucru.

În ceea ce privește directiva propusă, experții din statele membre au fost consultați cu privire la exercițiul de reexaminare în cadrul unei reuniuni care a avut loc la Bruxelles la 3 decembrie 2010. Cu această ocazie, statele membre și-au exprimat dorința unanimă ca modificările de la Manila să fie integrate în legislația UE, considerând, în același timp, că nu ar trebui să fie efectuată o revizuire a directivei.

O ocazie de a consulta părțile interesate a fost oferită de activitatea grupului de acțiune privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în sectorul maritim, un organism independent creat în iulie 2010, care și-a finalizat lucrările în iunie 2011 și a emis un raport⁴ care conține recomandări politice către Comisie și partenerii sociali cu privire la modalitățile de promovare a profesiei din domeniul maritim în Europa. De asemenea, raportul abordează subiectul STCW și este în mod clar în favoarea integrării normelor internaționale actualizate în legislația UE⁵.

⁴ Publicat la 20 iulie 2011.

⁵ A se vedea secțiunea 4.1.5.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului
privind nivelul minim de formare a navigatorilor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Normele privind formarea și certificarea navigatorilor au fost convenite la nivel internațional prin intermediul Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart („Convenția STCW”). Adoptată în 1978 printr-o conferință în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), ea a intrat în vigoare în 1984 și a fost modificată în mod semnificativ în 1995.
- (2) Convenția STCW a fost integrată în dreptul Uniunii pentru prima dată prin Directiva 94/58/CE din 22 noiembrie 1994 privind nivelul minim de formare a navigatorilor³; ulterior, normele UE privind formarea și certificarea navigatorilor au fost adaptate la modificările ulterioare ale convenției, în timp ce un mecanism UE comun pentru recunoașterea sistemelor de formare și certificare a navigatorilor în țări terțe a fost înființat. Recent, normele Uniunii cu privire la acest aspect au fost reunite, prin

¹ JO C [...], [...], p. [...].

² JO C [...], [...], p. [...].

³ JO L 319, 12.12.1994, p. 28.

intermediul unei reformări, sub forma Directivei 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008⁴.

- (3) În 2010, o conferință între statele părți la Convenția STCW a avut loc la Manila și a introdus câteva modificări semnificative la convenție, și anume în materie de prevenire a practicilor frauduloase privind certificatele, în domeniul standardelor medicale, în ceea ce privește formarea profesională în materie de securitate și în ceea ce privește formarea în aspecte de natură tehnică. Modificările de la Manila au introdus, de asemenea, cerințe pentru marinarii calificați și au stabilit noi profiluri profesionale, cum ar fi ofițerii electrotehniști.
- (4) Toate statele membre sunt părți la convenție și niciunul dintre acestea nu a prezentat obiecții la modificările de la Manila conform procedurii prevăzute în acest sens. Prin urmare, statele membre trebuie să armonizeze normele lor naționale cu modificările de la Manila. Ar trebui evitat un conflict între angajamentele internaționale ale statelor membre și angajamentele acestora în cadrul UE. Mai mult, având în vedere dimensiunea mondială a transportului maritim, normele Uniunii privind formarea și certificarea navigatorilor, ar trebui să fie menținute în conformitate cu normele internaționale. Mai multe dispoziții din Directiva 2008/106/CE ar trebui, prin urmare, modificate pentru a reflecta modificările de la Manila.
- (5) La conferința de la Manila, statele părți și-au propus, printre altele, să stabilească limite obiective pentru excepțiile de la orele minime de odihnă pentru personalul de cart, și pentru navigatorii cărora li se atribuie sarcini legate de siguranță, securitate și prevenirea poluării. De asemenea, aceste noi dispoziții ar trebui integrate în legislația UE. Cu toate acestea, ele trebuie să respecte dispozițiile privind numărul de ore de odihnă aplicabile navigatorilor în temeiul Directivei 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999⁵ și Directivei 2009/13/CE a Consiliului din 16 februarie 2009⁶. Mai mult, capacitatea de a autoriza excepții ar trebui să fie limitată în ceea ce privește durata maximă, frecvența și domeniul de aplicare. Dispoziții în acest sens ar trebui introduse în directivă.
- (6) Directiva 2008/106/CE conține, de asemenea, un mecanism pentru recunoașterea sistemelor de formare și certificare a navigatorilor din țările terțe. Recunoașterea este realizată printr-o decizie a Comisiei, ca urmare a unei proceduri în care Comisia este asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („agenția”), înființată prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002⁷ și de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit Regulamentul (CE) nr. 2099/2002⁸; experiența dobândită prin aplicarea dispozițiilor Directivei 2008/106/CE privind recunoașterea țărilor terțe în scopul punerii în aplicare a STCW sugerează că ar trebui să fie introdusă o schimbare în procedura relevantă, și anume cu privire la termenul limită de trei luni pentru a decide cu privire la recunoaștere, termen impus în prezent

⁴ JO L 323, 3.12.2008, p. 33.

⁵ Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) – anexa: Acordul european de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, JO L 167, 2.7.1999, p. 33.

⁶ JO L 124, 20.5.2009, p. 30.

⁷ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

⁸ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

asupra Comisiei în temeiul articolului 19 alineatul (3) din directiva menționată. Întrucât recunoașterea necesită un control ce trebuie efectuat de agenție, care trebuie să fie planificat și realizat, și, în cele mai multe cazuri, modificări semnificative ținând cont de cerințele Convenției STCW de către țara terță implicată, întregul proces nu poate fi realizat în trei luni; din experiență, un termen mai realist în acest sens pare să fie de 18 luni. Termenul menționat ar trebui, prin urmare, să fie modificat în mod corespunzător, în timp ce posibilitatea pentru statul membru solicitant de a recunoaște țara terță în mod provizoriu ar trebui menținută pentru a păstra flexibilitatea.

- (7) Statisticile disponibile privind navigatorii europeni sunt incomplete și adesea inexacte, ceea ce face mai dificilă crearea de politici în acest sector sensibil. Datele detaliate privind certificarea navigatorilor nu pot rezolva în întregime această problemă, însă ar fi foarte utile. Conform Convenției STCW statele părți sunt obligate să mențină registre cu toate certificatele și atestatele, precum și cu reconfirmările sau alte măsuri relevante care le privesc [Regula I/2 alineatul (14)]. Statele membre ale UE, în conformitate cu articolul 11 alineatul (4) din Directiva 2008/106, au obligația de a păstra un registru al certificatelor și atestatelor eliberate. Pentru a avea o imagine cât mai completă a situației ocupării forței de muncă în Europa, ar trebui să li se solicite statelor membre să trimită Comisiei informații selectate cuprinse deja în registrele lor de certificare a navigatorilor. Aceste informații ar trebui să fie utilizate în scopuri statistice și să fie în concordanță cu cerințele de protecție a datelor ale Uniunii. O dispoziție în acest sens ar trebui introdusă în Directiva 2008/106/CE.
- (8) În scopul colectării de date privind profesia de navigator în conformitate cu evoluția acesteia și a tehnologiei, competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește adaptările anexei V la Directiva 2008/106/CE. Aceste acte delegate s-ar referi, în special, la conținutul informațiilor privind atestatele, certificatele de competențe și certificatele de aptitudini și privind numărul și detaliile navigatorilor ale căror certificate sunt eliberate sau vizate, luând în considerare garanțiile privind protecția datelor indicate în anexa menționată. De asemenea, Comisia ar trebui să dispună de competența de a adopta acte delegate în scopul de a stabili măsuri pentru colectarea, stocarea și analizarea acestui tip de informații statistice de către statele membre în vederea adaptării la noile nevoi în materie de statistică privind navigatorii și în vederea colectării de informații actualizate și conforme cu realitatea. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (9) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Directivei 2008/106/CE, s-au conferit competențe executive Comisiei în materie de formare și certificare a navigatorilor. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de

control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie⁹.

- (10) Procedura de examinare ar trebui utilizată pentru deciziile de punere în aplicare cu privire la recunoașterea și retragerea recunoașterii sistemelor STCW din țările terțe.
- (11) Amendamentele la convenție intră în vigoare la 1 ianuarie 2012 iar acordul de Manila prevede dispoziții tranzitorii până la 1 ianuarie 2017 pentru a se permite o tranziție ușoară la noile norme. Prezenta directivă ar trebui să se prevadă același termen și dispoziții tranzitorii.
- (12) Prin urmare, Directiva 2008/106/CE ar trebui să fie modificată în consecință.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2008/106/CE se modifică după cum urmează:

- 1) Articolul 1 se modifică după cum urmează:
 - (a) Punctul 18 se înlocuiește cu următorul text:

„18. prin «regulamentele radiocomunicațiilor» se înțelege regulamentele radiocomunicațiilor revizuite, adoptate la Conferința mondială de radiocomunicații pentru serviciul mobil maritim, în versiunea lor actualizată;”.
 - (b) Punctul 24 se înlocuiește cu următorul text:

„24. «Codul STCW» înseamnă Codul privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW), astfel cum a fost adoptat prin Rezoluția 2 la Conferința părților STCW din 2010, în versiunea sa actualizată;”.
 - (c) Punctul 27 se elimină.
 - (d) Se adaugă următoarele puncte:

„32. «operator de radiocomunicații GMDSS» înseamnă o persoană calificată în conformitate cu dispozițiile capitolului IV din anexa I; ”

„33. «cod ISPS» înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (ISPS) adoptat la 12 decembrie 2002, prin Rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), 1974, în versiunea sa actualizată;”;

„34. «agent de securitate al navei» înseamnă persoana de la bordul navei care raportează direct comandantului, desemnată de către companie drept persoană responsabilă cu securitatea navei, inclusiv pentru punerea în aplicare și actualizarea

⁹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

planului de securitate al navei și pentru asigurarea legăturii cu agentul de securitate al companiei și cu agenții de securitate ai instalației portuare; ”;

„35. *«sarcini privind securitatea»* includ toate sarcinile și îndatoririle legate de securitate la bordul navelor, în conformitate cu definiția de la capitolul XI/2 a Convenției internaționale privind siguranța vieții pe mare (SOLAS 1974, modificată) și Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (ISPS); ”;

„36. *«certificat de competență»* înseamnă un certificat eliberat și vizat pentru comandanți, ofițeri și operatori de radiocomunicații GMDSS, în conformitate cu capitolele II, III, IV sau VII din anexa I, care îl autorizează pe titularul legitim să își efectueze serviciul în funcția indicată și să execute sarcinile corespunzătoare nivelului de responsabilitate specificat în certificat; ”;

„37. *«certificat de aptitudini»* înseamnă un certificat, altul decât un certificat de competență eliberat unui navigator care să menționeze că cerințele relevante din directivă privind formarea, competențele sau serviciul la bordul navei au fost îndeplinite; ”;

„38. *«documente justificative»* înseamnă documentele, altele decât certificatul de competență sau certificatul de aptitudini, utilizate pentru a stabili îndeplinirea cerințelor relevante din prezenta directivă; ”;

„39. *«ofițer electrotehnist»* înseamnă un ofițer calificat în conformitate cu prevederile de la capitolul III al anexei I; ”;

„40. *„marinar calificat în compartimentul punte”* înseamnă un membru al personalului nebrevetat, calificat în conformitate cu prevederile capitolului II din anexa I; »;

„41. *«marinar calificat în compartimentul mașini»* înseamnă un membru al personalului nebrevetat, calificat în conformitate cu prevederile capitolului III din anexa I; ”;

2) La articolul 3, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că navigatorii care servesc pe navele menționate la articolul 2 primesc o formare minimă în conformitate cu cerințele Convenției STCW, astfel cum este stabilit în anexa I la prezenta directivă, și sunt titulari de certificate astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatele (36) și (37). ”.

3) Articolul 4 se elimină.

4) Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Statele membre garantează că certificatele sunt eliberate numai candidaților care respectă cerințele prezentului articol. ”.

(b) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Certificatele se eliberează în conformitate cu regula I/2 alineatul (3) din Convenția STCW. ”.

- (c) Se introduce următorul alineat (3a):

„3a. Certificatele sunt eliberate numai de statele membre, după verificarea autenticității și valabilității oricăror documente justificative necesare și în conformitate cu dispozițiile stabilite la prezentul articol.”;

- (d) La sfârșitul alineatului (5), se adaugă următoarea propoziție:

„Atestatele se eliberează doar în cazul în care toate cerințele Convenției STCW și ale prezentei directive au fost respectate.”.

- (e) Alineatele (6) și (7) se înlocuiesc cu următorul text:

„6. Un stat membru care recunoaște un certificat de competență sau un certificat de aptitudini eliberat pentru comandanți și ofițeri în conformitate cu dispozițiile regulilor V/ 1-1 și V/1-2 din anexa I, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 19 alineatul (2), atestă acest certificat pentru a atesta recunoașterea sa numai după s-a convins de autenticitatea și valabilitatea certificatului. Forma atestatului este cea prezentată în Codul STCW secțiunea A-I/2 alineatul (3).

7. Atestatele prevăzute la alineatele (5) și (6):

- (a) pot fi emise ca documente separate;
- (b) sunt emise numai de către statele membre;
- (c) au fiecare atribuit un număr unic, cu excepția atestatelor care confirmă eliberarea unui certificat, cărora li se poate atribui același număr cu cel al certificatului respectiv, cu condiția ca acel număr să fie unic; și
- (d) expiră fiecare imediat ce certificatul atestat a expirat sau a fost retras, suspendat sau anulat de statul membru sau statul terț care le-a emis și, în orice caz, într-o perioadă de cinci ani de la data emiterii lor. ”.

- (f) se introduc următoarele alineate:

„11. Fiecare candidat la certificare trebuie să dovedească în mod satisfăcător:

- (a) identitatea sa;
- (b) faptul că vârsta sa nu este mai mică decât cea prevăzută în regulile enumerate în anexa I, care au relevanță pentru certificatul solicitat;
- (c) faptul că îndeplinește standardele privind starea sănătății, specificate în secțiunea A-I/9 din Codul STCW;

- (d) încheierea stagiului de îmbarcare și a oricărei formări obligatorii aferente prevăzute în regulile enumerate în anexa I, pentru certificatul solicitat; și
- (e) respectarea standardelor de competență prevăzute în regulile enumerate în anexa I, care se referă la aptitudinile, funcțiile și nivelurile care urmează să fie indicate în atestat.

12. Fiecare stat membru se obligă:

- (a) să păstreze un registru sau registre cu toate certificatele și atestatele pentru comandanți și ofițeri și, dacă este cazul, pentru personalul nebrevetat, care sunt emise, au expirat sau au fost revalidate, suspendate, anulate sau declarate pierdute sau distruse, precum și cu dispensele emise;
- (b) să se asigure că informațiile referitoare la statutul unor astfel de certificate, atestate și dispense sunt puse la dispoziția altor state membre sau altor părți la Convenția STCW și companii care solicită verificarea autenticității și valabilității certificatelor care le sunt prezentate de navigatorii care doresc recunoașterea acestora sau angajarea la bordul unei nave.
- (c) să pună la dispoziția Comisiei, o dată pe an, informațiile indicate în anexa V la prezenta directivă, în scopuri statistice.

13. Începând cu 1 ianuarie 2017, informațiile care trebuie să fie disponibile în conformitate cu alineatul (12) sunt puse la dispoziție prin mijloace electronice. ”.

5) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) Se introduce următorul alineat (1a):

„1a. Un stat membru, care, pentru navele beneficiind de dispozițiile Convenției STCW privind voiaje costiere, include voiajele în largul coastelor altor state membre sau părți la Convenția STCW în limitele definiției acestora pentru voiaje costiere, încheie un acord cu statele membre sau părțile contractante în cauză, care să specifice detalii privind ambele zone comerciale în cauză și alte dispoziții relevante. ”.

(b) Se introduc următoarele alineate (3a) și (3b):

„3a. Certificatele navigatorilor emise de un stat membru sau de o țară parte la Convenția STCW pentru voiajele costiere în limitele definite ale acestora pot fi acceptate de către alte state membre pentru serviciul în cadrul unor voiaje costiere în limitele definite ale acestora, cu condiția ca statele membre sau părțile în cauză să încheie un acord care să specifice detaliile privind zonele comerciale implicate și alte condiții relevante.

3b. Statele membre care definesc voiajele costiere în conformitate cu dispozițiile de la prezentul articol:

- (a) îndeplinesc principiile care guvernează voiajele costiere specificate în secțiunea A-I/3 din Codul STCW;

- (b) includ limite pentru voiajele costiere în atestatele eliberate în conformitate cu articolul 5. ”.

6) La articolul 9, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„1. Statele membre stabilesc procesele și procedurile pentru investigarea imparțială a oricăror incompetențe, fapte, omisiuni sau compromiteri ale securității raportate, care pot constitui amenințări directe la siguranța vieții sau a proprietății pe mare sau a mediului marin, din partea titularilor de certificate sau atestate eliberate de către respectivul stat membru în cursul îndeplinirii sarcinilor legate de certificatele lor și pentru retragerea, suspendarea și anularea, din acest motiv, a unor astfel de certificate și pentru prevenirea fraudei.

2. Statele membre adoptă și pun în aplicare măsurile necesare pentru prevenirea și sancționarea fraudei și a altor practici ilegale privind certificatele și atestatele emise.
”.

7) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

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

(ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

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

(b) La alineatul (2) se adaugă următoarea literă (d):

„d) toate dispozițiile aplicabile din prezenta directivă și din Convenția și Codul STCW, inclusiv modificările sunt incluse în sistemul de standarde de calitate. ”.

(c) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Un raport pentru fiecare evaluare efectuată în conformitate cu alineatul (2) este transmis Comisiei de către statul membru implicat, în conformitate cu formatul

specificat în secțiunea A-I/7 din Codul STCW, în termen de șase luni de la data evaluării.”.

- 8) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Standarde medicale

1. Fiecare stat membru stabilește standarde privind starea sănătății navigatorilor și procedurile pentru eliberarea unui certificat medical în conformitate cu dispozițiile prezentului articol și ale secțiunii A-I/9 din Codul STCW.
2. Fiecare stat membru se asigură că persoanele responsabile de evaluarea stării de sănătate a navigatorilor sunt medici recunoscuți de statul membru respectiv pentru examinarea medicală a navigatorilor, în conformitate cu dispozițiile secțiunii A-I/9 din Codul STCW.
3. Fiecare navigator care deține un certificat eliberat în temeiul dispozițiilor convenției care face serviciul pe mare, trebuie, de asemenea, să dețină un certificat medical valabil, eliberat în conformitate cu dispozițiile prezentului articol și ale secțiunii A-I/9 din Codul STCW.
4. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - (a) să aibă cel puțin 16 de ani;
 - (b) să dovedească în mod satisfăcător identitatea sa; și
 - (c) să îndeplinească standardele aplicabile privind starea de sănătate stabilite de statul membru în cauză.
5. Certificatele medicale rămân valabile pentru o perioadă de maximum doi ani, cu excepția cazului în care navigatorul este mai tânăr de 18 ani, caz în care perioada maximă de valabilitate este de un an.
6. Dacă perioada de valabilitate a unui certificat medical expiră în timpul unui voiaj, certificatul medical rămâne în vigoare până la sosirea în următorul port de escală în care este disponibil un medic recunoscut de statul membru, cu condiția ca această perioadă să nu depășească trei luni.
7. În caz de urgență, un stat membru poate autoriza ca un navigator să lucreze fără un certificat medical valabil până la sosirea în următorul port de escală în care este disponibil un medic recunoscut de statul membru respectiv, cu condiția ca:
 - (d) perioada unei astfel de autorizări să nu depășească trei luni; și
 - (e) navigatorul în cauză să posede un certificat medical expirat de dată recentă.”.
- 9) Articolul 12 se modifică după cum urmează:
 - (a) Se introduce următorul alineat (2a):

„2a. Fiecare comandat și ofițer, pentru continuarea serviciului maritim la bordul petrolierelor, îndeplinește cerințele de la alineatul (1) din prezentul articol și trebuie, la intervale care nu depășesc cinci ani, să dovedească menținerea competenței sale profesionale continue la bordul petrolierelor în conformitate cu secțiunea A-I/11, alineatul (3) din Codul STCW. ”.

(b) La alineatul (3), trimiterea la „1 februarie 2002” se înlocuiește cu trimiterea la „1 ianuarie 2017”.

(c) Alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. În scopul actualizării cunoștințelor comandanților, ale ofițerilor și ale operatorilor de radiocomunicații, fiecare stat membru se asigură că textele modificărilor recente aduse regulamentelor naționale și internaționale referitoare la siguranța vieții pe mare, securitatea și la protecția mediului marin sunt disponibile pentru navele care au dreptul să arboreze pavilionul său. ”.

10) La articolul 13, alineatul (2) se elimină.

11) Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul (1) se adaugă următoarele litere (f) și (g)

„(f) navigatorii repartizați pe oricare dintre navele sale au beneficiat de cursuri de perfecționare și actualizare a cunoștințelor în conformitate cu Convenția STCW;

(g) în orice moment la bordul navelor sale se asigură o comunicare verbală eficientă în conformitate cu capitolul V, regula 14 alineatele (3) și (4) din Convenția SOLAS. ”.

(b) Se introduce următorul alineat (4):

„4. Societățile se asigură că comandanții, ofițerii și restul personalului căruia i se repartizează sarcini și responsabilități specifice la bordul navelor de pasageri ro-ro, au încheiat cursuri de familiarizare pentru a obține abilitățile corespunzătoare pentru funcția care trebuie îndeplinită și pentru responsabilitățile care urmează să fie asumate, ținând seama de orientările prezentate în secțiunea B-I/14 din Codul STCW. ”.

12) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Capacitatea de a efectua serviciul la bord

1. În scopul de a preveni oboseala, statele membre

(a) stabilesc și impun perioade de odihnă pentru personalul care efectuează cartul și pentru cei cu atribuții privind siguranța, securitatea și prevenirea poluării, în conformitate cu alineatele (3) - (15);

(b) impun ca sistemele de cart să fie organizate astfel încât eficiența personalului de cart să nu fie afectată de oboseală și responsabilitățile să fie organizate astfel

încât membrii primei echipe de cart de la începutul unui voiaj și cei ai carturilor ulterioare de schimb persoanele sunt suficient de odihniți și apti din toate punctele de vedere să își îndeplinească datoria.

2. Statele membre garantează, în scopul prevenirii abuzului de droguri și alcool, că măsurile corespunzătoare sunt stabilite în conformitate cu dispozițiile prevăzute la prezentul articol.
3. Statele membre țin seama de riscul reprezentat de oboseala navigatorilor, în special cei ale căror sarcini includ asigurarea funcționării în condiții de siguranță și securitate a unei nave.
4. Toate persoanele care sunt desemnate ca ofițer responsabil cu serviciul de cart sau ca marinari care fac parte dintr-un cart, și cele ale căror sarcini implică siguranța, securitatea și prevenirea poluării beneficiază de o perioadă de odihnă de cel puțin:
 - (a) 10 ore de odihnă într-o perioadă de 24 de ore; și
 - (b) 77 de ore în orice perioadă de șapte zile.
5. Orele de odihnă pot fi împărțite în cel mult două perioade, dintre care una având durata de cel puțin șase ore, iar intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu depășește 14 ore.
6. Cerințele pentru perioadele de odihnă, formulate la alineatele (4) și (5), pot să nu fie aplicate în cazul unei urgențe sau al unui exercițiu sau în alte condiții operaționale excepționale. Exercițiile de verificare a echipajului și de instrucție pentru stingerea incendiilor și de evacuare, precum și exercițiile prevăzute de legislația națională, precum și de instrumentele legislative internaționale, se efectuează astfel încât să se diminueze perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.
7. Statele membre impun ca orarele cartului să fie afișate într-un loc ușor accesibil. Listele sunt întocmite într-un format standard în limba sau limbile de lucru folosite la bordul navei și în engleză.
8. Atunci când un navigator este chemat la post, cum ar fi cazul în care un compartiment al mașinilor a rămas nesupravegheat, navigatorului i se acordă o perioadă corespunzătoare de odihnă compensatorie, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de chemări la post.
9. Statele membre iau măsuri pentru ca evidența orelor zilnice de odihnă ale navigatorilor să fie păstrată în format standard, în limba sau limbile de lucru ale navei și în engleză, pentru a permite monitorizarea și verificarea conformității cu dispozițiile prezentului articol. Navigatorii primesc o copie a înregistrărilor care îi privesc, semnată de comandant sau de persoana autorizată de comandant, precum și de navigator.
10. Fără a aduce atingere normelor prevăzute la alineatele (3) – (9), comandantul unei nave are dreptul să ceară unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor de la bord sau a încărcăturii sau în scopul de a acorda ajutor altor nave sau altor persoane aflate în pericol pe mare. În consecință, comandantul poate să suspende programul orelor de odihnă și să

solicite unui navigator să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare, până la restabilirea situației normale. De îndată ce este practic posibil, după restabilirea situației normale, comandantul se asigură ca toți navigatorii care au efectuat o activitate în perioada programată pentru odihnă beneficiază de o perioadă de odihnă corespunzătoare.

11. Respectându-se principiile generale privind protecția sănătății și securității lucrătorilor, statele membre pot autoriza sau înregistra acorduri colective, care permit excepții de la orele obligatorii de odihnă menționate la alineatul (4) litera (b) și la alineatul (5) cu condiția ca perioada de odihnă să nu fie mai mică de 70 de ore în orice perioadă de șapte zile. În conformitate cu Directiva 1999/63/CE, în măsura în care este posibil, aceste excepții respectă standardele stabilite, dar pot lua în considerare perioade de concediu mai frecvente sau mai lungi sau acordarea de concedii compensatorii și ar trebui, în egală măsură, în măsura în care este posibil, să țină seama de recomandările privind prevenirea stării de oboseală stabilite în secțiunea B-VIII /1 din Codul STCW.
12. Excepțiile menționate la alineatul (11) cu privire la perioada de odihnă săptămânală prevăzute la alineatul (4) litera (b) nu pot fi acordate pentru mai mult de două săptămâni consecutive. Intervalele de timp între două perioade de excepții la bord nu trebuie să fie mai mici decât de două ori durata excepției.
13. În cadrul unor posibile excepții de la alineatul (5), menționate la alineatul (11), orele de odihnă prevăzute la alineatul (4) litera (a) pot fi împărțite în cel mult trei perioade, una dintre ele fiind de cel puțin 6 ore și niciuna din celelalte două perioade nefiind mai scurtă de o oră. Intervalele dintre perioadele consecutive de odihnă nu depășesc 14 ore. Excepțiile nu se prelungesc peste două perioade de 24 de ore în orice perioadă de șapte zile.
14. Pentru a împiedica abuzul de alcool, statele membre stabilesc o limită care să nu fie mai mare de 0,05% nivel al alcoolemiei (BAC) sau 0,25 mg/l alcool în aerul expirat sau o cantitate de alcool care să ducă la o astfel de concentrație de alcool în cazul comandanților, ofițerilor și al altor navigatori în cursul exercitării sarcinilor desemnate privind siguranța, securitatea și mediul marin. ”.
- 13) La articolul 19, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Decizia de recunoaștere a unei țări terțe este luată de către Comisie în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (2) în termen de optsprezece luni de la data introducerii cererii de recunoaștere. Statul membru care prezintă cererea poate decide să recunoască țara terță în mod unilateral până când se ia o decizie în conformitate cu prezentul alineat.”.
- 14) La articolul 20, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„6. Decizia privind retragerea recunoașterii se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 28 alineatul (2). Statele membre în cauză iau măsurile adecvate pentru punerea în aplicare a deciziei.”.
- 15) La articolul 23, alineatul (2) se modifică după cum urmează:
 - (a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„ (d) nava este, în alte privințe, condusă într-un asemenea mod încât pune în pericol persoanele, bunurile sau mediul înconjurător sau o compromitere a securității;”.

- 16) Se introduce următorul articol 25a:

„Articolul 25a

Informații în scopuri statistice

1. Statele membre comunică Comisiei informațiile enumerate în anexa V, în scopuri statistice.
2. Aceste informații sunt puse la dispoziția Comisiei de către statele membre în fiecare an, în format electronic, și vor cuprinde informații înregistrate până la data de 31 decembrie a anului precedent.
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 27a pentru a stabili măsurile adecvate pentru colectarea, stocarea și analizarea acestor informații.”.

- 17) Articolul 27 se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de modificare a anexei V la prezenta directivă în ceea ce privește conținutul și detaliile specifice și relevante ale informațiilor care trebuie raportate de către statele membre, ținând seama în același timp de garanțiile privind protecția datelor, în conformitate cu articolul 27a.”.

- 18) Se inserează următorul articol 27a:

„Articolul 27a

Exercitarea delegării competențelor

1. Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.
2. Delegarea competențelor prevăzută la articolele 25a și 27 este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată, începând de la data intrării în vigoare a prezentei directive.
3. Delegarea competențelor menționată la articolele 25a și 27 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în respectiva decizie. Ea intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii

Europene sau la o dată ulterioară, precizată în respectiva decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate deja în vigoare.

4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia notifică simultan Parlamentul European și Consiliul cu privire la acest lucru.
 5. Un act delegat adoptat în conformitate cu articolele 25a și 27 intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție, fie din partea Parlamentului European, fie din partea Consiliului, în termen de două luni de la notificarea Parlamentului European și Consiliului cu privire la actul respectiv sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”.
- 19) Articolul 28 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 28

Comitetul

«1. Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. ».”

- 20) Articolele 29 și 30 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 29

Sancțiuni

Statele membre stabilesc sisteme de sancțiuni penale prin care este pedepsită încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul articolelor 3, 5, 7, 9-15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 și al anexei I și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 30

Dispoziții tranzitorii

1. În ceea ce privește navigatorii care au început un stagiul de îmbarcare aprobat, un program aprobat de instructaj și formare sau un curs aprobat de formare înaintea datei de 1 iulie 2013, un stat membru poate continua, până la 1 ianuarie 2017, să emită, să recunoască și să aprobe certificate în conformitate cu cerințele din prezenta directivă, așa cum erau înainte de intrarea sa în vigoare.

Până la 1 ianuarie 2017, un stat membru poate continua să reînnoiască și să revalideze certificatele și atestatele în conformitate cu cerințele din prezenta directivă, așa cum erau înainte de intrarea sa în vigoare.”

- 21) Articolul 33 se elimină.
- 22) Anexele se modifică după cum urmează:
 - (a) Anexa I la Directiva 2008/106/CE se înlocuiește cu anexa I la prezenta directivă.
 - (b) Anexa II la Directiva 2008/106/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta directivă.
 - (c) Textul anexei III la prezenta directivă se adaugă la Directiva 2008/106/CE sub forma anexei V.

Articolul 2

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2012.

Articolul 3

Transpunere

- 1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2012 cel târziu. Ele comunică imediat Comisiei textul respectivelor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între dispozițiile respective și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- 2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

„ANEXA I
CERINȚELE DE FORMARE STABILITE PRIN CONVENȚIA STCW,
MENȚIONATE LA ARTICOLUL 3

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulile menționate în prezenta anexă sunt completate de prevederile obligatorii care sunt cuprinse în partea A din Codul STCW, cu excepția capitolului VIII, Regula VIII/2.

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

Statele membre se asigură că navigatorii posedă cunoștințe lingvistice adecvate, după cum se precizează în secțiunile A-II/1, A-III/1, A-IV/2 și A-II/4 din Codul STCW, care să le permită să își îndeplinească funcțiile specifice la bordul unei nave care arborează pavilionul unui stat membru gazdă.

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

- (1) navigație;
- (2) manipularea și stivuirea mărfurilor;
- (3) manevrarea navei și asistență acordată persoanelor aflate la bord;
- (4) inginerie navală;
- (5) inginerie electrică, electronică și a sistemelor de control;
- (6) întreținere și reparații;
- (7) radiocomunicații;

la următoarele nivele de responsabilitate:

- (1) nivel managerial;
- (2) nivel operațional;
- (3) nivel de suport.

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

CAPITOLUL II

COMANDANTUL ȘI COMPARTIMENTUL PUNTE

Regula II/1

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500

1. Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;
 - 2.2. să aibă un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni, ca parte a unui program de formare aprobat incluzând un program de formare la bordul navei care respectă cerințele din secțiunea A-II/1 din Codul STCW și care este înscris într-un jurnal de practică aprobat sau, în caz contrar, să aibă un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 36 de luni;
 - 2.3. să fi îndeplinit, în timpul stagiului de îmbarcare impus, sarcini de efectuare a cartului pe punte, pe o perioadă de cel puțin șase luni, sub supravegherea comandantului sau a unui ofițer calificat;
 - 2.4. să respecte cerințele aplicabile menționate în regulile din capitolul IV, după caz, în ceea ce privește îndeplinirea atribuțiilor de radiocomunicații, în conformitate cu regulamentele radiocomunicațiilor;
 - 2.5. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/1 din Codul STCW;
 - 2.6. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-VI/1, alineatul 2, secțiunea A-VI/2 alineatele (1) - (4), secțiunea A-VI/3 alineatele (1) - (4) și în secțiunea A-VI/4 alineatele (1) - (3) din Codul STCW.

Regula II/2

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea comandanților și a ofițerilor secunzi pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500

Comandant și ofițer secund pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3000

1. Fiecare comandant și ofițer secund de pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3000 trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:

- 2.1. să respecte cerințele pentru certificare ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pentru navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și să aibă un stagiu de îmbarcare aprobat pentru această funcție:
 - 2.1.1. pentru certificarea ca ofițer secund, cel puțin 12 luni; și
 - 2.1.2. pentru certificarea în calitate de comandant, cel puțin 36 de luni; cu toate acestea, această perioadă poate fi redusă până la cel puțin 24 de luni, atunci când a efectuat serviciul ca ofițer secund cel puțin 12 luni dintr-un astfel de stagiu de îmbarcare;
- 2.2. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/2 din Codul STCW pentru comandanți și ofițeri secunzi pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 3000.

Comandant și ofițer secund pe navele cu tonaj brut cuprins între 500 și 3000

- 1. Fiecare comandant și ofițer secund de pe o navă maritimă cu tonaj brut cuprins între 500 și 3000 trebuie să dețină un certificat de competență.
- 2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. pentru certificarea ca ofițer secund, să îndeplinească cerințele pentru ofițerii responsabili cu cartul de navigație pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500;
 - 2.2. pentru certificare în calitate de comandant, să îndeplinească cerințele pentru ofițerii responsabili cu cartul de navigație pe navele cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500 și să aibă un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 36 de luni în această funcție. Totuși, această perioadă poate fi redusă până la cel puțin 24 de luni, atunci când a efectuat serviciul ca ofițer secund cel puțin 12 luni dintr-un astfel de stagiu de îmbarcare;
 - 2.3. să fi încheiat formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/2 din Codul STCW pentru comandanți și ofițeri secunzi pe navele cu tonaj brut între 500 și 3000.

Regula II/3

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație și a comandanților pe navele cu tonaj brut mai mic de 500

Nave care nu sunt angajate în voiaje costiere

- 1. Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație, care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, neangajată în voiaje costiere, trebuie să dețină un certificat de competență pentru nave cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500.
- 2. Fiecare comandant care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, neangajată în voiaje costiere, trebuie să dețină un certificat de competență pentru funcția de comandant pe nave cu tonaj brut cuprins între 500 și 3000.

Nave care sunt angajate în voiaje costiere

Ofițerul responsabil cu cartul de navigație

1. Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, care este angajată în voiaje costiere, trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare ca ofițer responsabil cu cartul de navigație pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, care este angajată în voiaje costiere, trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;
 - 2.2. să fi încheiat:
 - 2.2.1. o formare specială, inclusiv o perioadă adecvată de stagiul de îmbarcare corespunzător, așa cum impune statul membru; sau
 - 2.2.2. un stagiul de îmbarcare aprobat în compartimentul punte de cel puțin 36 de luni;
 - 2.3. să respecte cerințele aplicabile menționate în regulile din capitolul IV, după caz, pentru îndeplinirea atribuțiilor de radiocomunicații, în conformitate cu regulamentele radiocomunicațiilor;
 - 2.4. să fi urmat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/3 din Codul STCW pentru ofițeri responsabili cu cartul de navigație pe nave cu tonaj brut mai mic de 500, angajate în voiaje costiere;
 - 2.5. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-VI/1, alineatul 2, secțiunea A-VI/2 alineatele (1) - (4), secțiunea A-VI/3 alineatele (1) - (4) și în secțiunea A-VI/4 alineatele (1) - (3) din Codul STCW.

Comandantul

Fiecare comandant care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în voiaje costiere, trebuie să dețină un certificat de competență.

1. Fiecare candidat la certificare în funcția de comandant pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mic de 500, angajată în voiaje costiere, trebuie:
 - 1.1. să aibă cel puțin 20 de ani;
 - 1.2. să aibă un stagiul de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni ca ofițer responsabil cu cartul de navigație;
 - 1.3. să fi urmat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/3 din Codul STCW pentru comandanți pe navele cu tonaj brut mai mic de 500, angajate în voiaje costiere.
 - 1.4. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-VI/1, alineatul 2, secțiunea A-VI/2 alineatele (1) - (4), secțiunea A-VI/3 alineatele (1) - (4) și în secțiunea A-VI/4 alineatele (1) - (3) din Codul STCW.

2. Scutiri

Dacă administrația consideră că dimensiunea navei și condițiile de voiaj sunt de așa natură încât aplicarea completă a cerințelor din această regulă și din secțiunea A-II/3 din Codul STCW ar fi nerezonabilă sau impracticabilă, poate, în măsura necesară, să scutească comandantul și ofițerul responsabil cu cartul de navigație pe o asemenea navă sau clasă de nave de unele cerințe, ținând seama de siguranța tuturor navelor care s-ar putea afla în aceleași ape.

Regula II/4

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea personalului nebrevetat care face parte din echipa de cart de navigație

1. Fiecare membru al personalului nebrevetat care face parte din echipa de cart de navigație pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500, în afara celor aflați în formare sau ale căror sarcini în timpul cartului nu presupun calificare, trebuie să fie certificat corespunzător pentru a îndeplini astfel de atribuții.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 16 de ani;
 - 2.2. să fi încheiat:
 - 2.3. un stagiu de îmbarcare aprobat care să includă cel puțin șase luni de formare și experiență; sau
 - 2.4. o formare specială, fie înainte de îmbarcare, fie la bordul navei, care să includă o perioadă de stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin două luni;
 - 2.5. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-II/4 din Codul STCW.
3. Stagiul de îmbarcare, formarea și experiența cerute la punctele 2.2.1 și 2.2.2 trebuie să fie realizate în funcții care presupun efectuarea cartului de navigație și implică îndeplinirea atribuțiilor efectuate sub directă supraveghere a comandantului, a ofițerului responsabil cu cartul de navigație sau a unui membru calificat al personalului nebrevetat.

Regula II/5

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea personalului nebrevetat ca marinari calificați în compartimentul punte

1. Fiecare marinăr calificat în compartimentul punte care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu tonaj brut mai mare sau egal cu 500, trebuie să dețină certificarea corespunzătoare.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;

- 2.2. să îndeplinească cerințele de certificare ca membru al personalului nebrevetat care face parte din echipa de cart de navigație;
- 2.3. fiind calificat ca membru al personalului nebrevetat, să fi urmat un stagiu de îmbarcare aprobat în compartimentul punte de:
 - 2.3.1. cel puțin 18 luni, sau
 - 2.3.2. nu mai puțin de 12 luni și să fi urmat formarea aprobată; și
- 2.4. să îndeplinească standardele de competență specificate în secțiunea A-II/5 din Codul STCW.
3. Fiecare stat membru compară standardele de competență pe care trebuie să le îndeplinească marinarii calificați pentru obținerea certificatelor înainte de 1 ianuarie 2012 cu cele menționate pentru certificat în secțiunea A-II/5 din Codul STCW și stabilește, dacă este cazul, să solicite ca aceste persoane să își actualizeze calificările.
4. Până la 1 ianuarie 2017, un stat membru care este, de asemenea, parte la Convenția Organizației Internaționale a Muncii privind certificarea marinarilor calificați, 1946 (nr. 74) poate, în continuare, să reînnoiască și să revalideze certificatele și atestatele în conformitate cu dispozițiile convenției menționate anterior.
5. Un stat membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezenta regulă dacă au efectuat serviciul într-o funcție adecvată din compartimentul punte, timp de cel puțin 12 luni în cursul ultimelor 60 de luni care precedă intrarea în vigoare a prezentei directive.

CAPITOLUL III

COMPARTIMENTUL MAȘINI

Regula III/1

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ofițerilor responsabili cu cartul de navigație într-un compartiment mașini supravegheat sau a ofițerilor mecanici desemnați să efectueze serviciul într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă

1. Fiecare ofițer responsabil cu cartul de navigație într-un compartiment mașini supravegheat sau fiecare ofițer mecanic desemnat să efectueze serviciul într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă, pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie de cel puțin 750 KW, trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;
 - 2.2. să fi urmat un curs de formare profesională în atelier, combinat cu un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni, ca parte a unui program de formare aprobat incluzând un program de formare la bordul navei care respectă cerințele din secțiunea A-III/1 din Codul STCW și care este înscris într-un jurnal de practică aprobat sau, în caz contrar, să fi urmat un curs de formare profesională în atelier, combinat cu un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 36 de luni, dintre care cel puțin 30 de luni într-un stagiu de îmbarcare în compartimentul mașini;
 - 2.3. să fi îndeplinit, în timpul stagiului de îmbarcare impus, sarcini de supraveghere a compartimentului mașini, pe o perioadă de cel puțin șase luni, sub supravegherea unui șef mecanic sau a unui ofițer mecanic calificat;
 - 2.4. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/1 din Codul STCW;
 - 2.5. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-VI/1, alineatul 2, secțiunea A-VI/2 alineatele (1) - (4), secțiunea A-VI/3 alineatele (1) - (4) și în secțiunea A-VI/4 alineatele (1) - (3) din Codul STCW.

Regula III/2

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea șefilor mecanici și a ofițerilor mecanici secunzi pe nave cu un motor principal cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 3000 KW

1. Fiecare șef mecanic și ofițer mecanic secund de pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 3000 KW trebuie să dețină un certificat de competență.

2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
- 2.1. să îndeplinească cerințele pentru certificare ca ofițer responsabil cu serviciul de cart în compartimentul mașini pe nave maritime cu tonaj brut mai mare sau egal cu 750 kW și să fi urmat un stagiu de îmbarcare aprobat în funcția respectivă:
 - 2.1.1. pentru certificarea ca ofițer mecanic secund, cel puțin 12 luni ca ofițer mecanic calificat; și
 - 2.1.2. pentru certificarea ca șef mecanic, cel puțin 36 de luni. Totuși, această perioadă poate fi redusă până la nu mai puțin de 24 de luni, dacă candidatul a efectuat serviciul ca ofițer mecanic secund timp de cel puțin 12 luni dintr-un astfel de stagiu de îmbarcare; și
- 2.2. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/2 din Codul STCW.

Regula III/3

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea șefilor mecanici și a ofițerilor mecanici secunzi pe nave cu un motor principal cu o putere de propulsie cuprinsă între 750 KW și 3000 KW

1. Fiecare șef mecanic și ofițer mecanic secund de pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie cuprinsă între 750 KW și 3000 KW trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să îndeplinească cerințele de certificare ca ofițer responsabil cu serviciul de cart în compartimentul mașini și:
 - 2.1.1. pentru certificarea ca ofițer mecanic secund, să aibă cel puțin 12 luni de stagiu de îmbarcare aprobat ca ofițer mecanic aspirant sau ofițer mecanic; și
 - 2.1.2. pentru certificarea ca șef mecanic, să aibă cel puțin de 24 de luni de stagiu de îmbarcare aprobat, din care cel puțin 12 luni în calitate de ofițer mecanic secund;
 - 2.2. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/3 din Codul STCW.
3. Fiecare ofițer mecanic având calificarea de ofițer mecanic secund pe nave cu un motor principal cu o putere de propulsie mai mare sau egală cu 3000 KW poate efectua serviciul ca șef mecanic pe nave cu un motor principal cu o putere de propulsie mai mică de 3000 KW, cu condiția ca certificatul să fie recunoscut în acest sens.

Regula III/4

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea personalului ne brevetat care face parte din echipa de cart într-un compartiment mașini supravegheat sau îndeplinește sarcini într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă

1. Fiecare membru al personalului nebrevetat care face parte din echipa de cart într-un compartiment mașini supravegheat sau care îndeplinește sarcini într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă, pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie egală sau mai mare de 750 KW, cu excepția celor aflați în formare sau ale căror îndatoriri nu necesită o calificare, trebuie să fie certificat corespunzător pentru a îndeplini astfel de sarcini.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 16 de ani;
 - 2.2. să fi încheiat:
 - 2.2.1. un stagiu de îmbarcare aprobat care să includă cel puțin șase luni de formare și experiență; sau
 - 2.2.2. o formare specială, fie înainte de îmbarcare, fie la bordul navei, care să includă o perioadă de stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin două luni;
 - 2.3. să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/4 din Codul STCW.
3. Stagiul de îmbarcare, formarea și experiența cerute la punctele 2.2.1 și 2.2.2 trebuie să fie realizate în funcții care presupun supravegherea compartimentului mașini și implică îndeplinirea sarcinilor efectuate sub directa supraveghere a unui ofițer mecanic calificat sau a unui membru calificat al personalului nebrevetat.

Regula III/5

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea personalului nebrevetat ca marinari calificați într-un compartiment mașini supravegheat sau desemnați să îndeplinească sarcini într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă

1. Fiecare marinăr calificat în compartimentul mașini, care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie egală sau mai mare de 750 KW trebuie să fie certificat în mod corespunzător.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;
 - 2.2. să îndeplinească cerințele pentru certificare ca membru al personalului nebrevetat care participă la cart într-un compartiment mașini supravegheat sau îndeplinește sarcini într-un compartiment mașini fără supraveghere permanentă.
 - 2.3. fiind calificat ca membru al personalului nebrevetat, care face parte din echipa de cart într-un compartiment mașini, să fi urmat un stagiu de îmbarcare aprobat în compartimentul mașini de:
 - 2.3.1. cel puțin 12 luni, sau
 - 2.3.2. de cel puțin 6 luni și să fi urmat o formă de pregătire aprobată; și

- 2.4. să îndeplinească standardele de competență specificate în secțiunea A-III/5 din Codul STCW.
3. Fiecare stat membru compară standardele de competență pe care trebuie să le îndeplinească personalul nebrevetat din compartimentul mașini pentru obținerea certificatelor eliberate înainte de 1 ianuarie 2012 cu cele menționate pentru certificat în secțiunea A-III/5 din Codul STCW și stabilește, dacă este cazul, să solicite ca aceste persoane să își actualizeze calificările.
4. Un stat membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezenta regulă dacă au efectuat serviciul într-o funcție relevantă din compartimentul mașini, timp de cel puțin 12 luni în cursul ultimelor 60 de luni care precedă intrarea în vigoare a prezentei directive.

Regula III/6

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ca ofițer electrotehnist

1. Fiecare ofițer electrotehnist care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie egală sau mai mare de 750 KW trebuie să dețină un certificat de competență.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 de ani;
 - 2.2. să fi urmat un curs practic de formare în atelier, combinat cu un stagiu de îmbarcare aprobat, timp cel puțin 12 luni, dintre care cel puțin șase luni de stagiu de îmbarcare ca parte a unui program de formare aprobat care respectă cerințele din secțiunea A-III/6 din Codul STCW și care este înscris într-un jurnal de practică aprobat sau, în caz contrar, să fi urmat un curs practic de formare în atelier, combinat cu un stagiu de îmbarcare aprobat, timp de cel puțin 36 de luni, dintre care cel puțin 30 de luni de stagiu de îmbarcare în compartimentul mașini; și
 - 2.3. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-III/6 din Codul STCW.
3. Fiecare stat membru compară standardele de competență pe care trebuie să le îndeplinească ofițerii electrotehniști pentru obținerea certificatelor eliberate înainte de 1 ianuarie 2012 cu cele menționate pentru certificat în secțiunea A-III/6 din Codul STCW și stabilește, dacă este cazul, să solicite ca aceste persoane să își actualizeze calificările.
4. Un stat membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezenta regulă dacă au efectuat serviciul într-o funcție relevantă la bordul unei nave, timp de cel puțin 12 luni în cursul ultimelor 60 de luni care precedă intrarea în vigoare a prezentei directive și îndeplinesc standardul de competență specificat în secțiunea A-III/6 din codul STCW.
5. Fără a aduce atingere cerințelor de la alineatele (1) - (4) de mai sus, o persoană calificată corespunzător poate fi considerată de către un stat membru ca fiind capabilă să îndeplinească anumite funcții din secțiunea A-III/6.

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea ca marinar electrotehnist

1. Fiecare marinar electrotehnist care efectuează serviciul pe o navă maritimă cu un motor principal cu o putere de propulsie de cel puțin 750 KW trebuie să fie certificat în mod corespunzător.
2. Fiecare candidat la certificare trebuie:
 - (1) să aibă cel puțin 18 de ani;
 - (2) să fi încheiat un stagiu de îmbarcare aprobat care să includă cel puțin 12 luni de formare și experiență; sau
 - (3) să fi încheiat o formare profesională aprobată, care să includă o perioadă de stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 6 luni; sau
 - (4) să dețină calificările care corespund competențelor tehnice din tabelul A-III/7 din Codul STCW și o perioadă de stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 3 luni; și
 - (5) să îndeplinească standardele de competență specificate în secțiunea A-III/7 din Codul STCW;
3. Fiecare stat membru compară standardele de competență pe care trebuie să le îndeplinească marinarii electricieni pentru obținerea certificatelor eliberate înainte de 1 ianuarie 2012 cu cele menționate pentru certificat în secțiunea A-III/7 din Codul STCW și stabilește, dacă este cazul, să solicite ca aceste persoane să își actualizeze calificările.
4. Un stat membru poate considera că navigatorii îndeplinesc cerințele din prezenta regulă dacă au efectuat serviciul într-o funcție relevantă la bordul unei nave, timp de cel puțin 12 luni în cursul ultimelor 60 de luni care precedă intrarea în vigoare a prezentei directive și îndeplinesc standardul de competență specificat în secțiunea A-III/7 din codul STCW.
5. Fără a aduce atingere cerințelor de la alineatele (1) - (4) de mai sus, o persoană calificată corespunzător poate fi considerată de către un stat membru ca fiind capabilă să îndeplinească anumite funcții din secțiunea A-III/7.

CAPITOLUL IV
RADIOCOMUNICAȚII ȘI PERSONAL DE
RADIOCOMUNICAȚII

Notă explicativă

Dispozițiile obligatorii privind veghea radio sunt detaliate în regulamentele radiocomunicațiilor și în convenția SOLAS 74, astfel cum a fost modificată. Dispozițiile pentru întreținerea echipamentului de radiocomunicații sunt detaliate în Convenția SOLAS

74, astfel cum a fost modificată, și în orientările adoptate de Organizația Maritimă Internațională.

Regula IV/1

Aplicare

1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 2, dispozițiile din prezentul capitol se aplică operatorilor de radiocomunicații de pe navele care navighează în sistemul mondial pentru caz de sinistru și siguranța navigației pe mare (GMDSS), după cum prevede Convenția SOLAS 74, astfel cum a fost modificată.
2. Personalul de radiocomunicații de pe navele care nu trebuie să respecte prevederile GMDSS din capitolul IV al Convenției SOLAS 74 nu este obligat să respecte dispozițiile din prezentul capitol. Cu toate acestea, operatorii de radiocomunicații de pe aceste nave sunt obligați să respecte dispozițiile regulamentelor radiocomunicațiilor. Administrația se asigură că operatorii de radiocomunicații respectivi primesc sau le sunt recunoscute certificatele corespunzătoare, după cum prevăd regulamentele radiocomunicațiilor.

Regula IV/2

Cerințe minime obligatorii pentru certificarea operatorilor de radiocomunicații GMDSS

1. Fiecare persoană cu atribuții de radiocomunicații pe o navă care trebuie să participe la GMDSS deține un certificat corespunzător în privința GMDSS, emis sau recunoscut de administrație conform dispozițiilor regulamentelor radiocomunicațiilor.
2. În plus, persoanele care solicită un certificat de competență în temeiul prezentei reguli, pentru efectuarea serviciului pe o navă care, conform convenției SOLAS 74, astfel cum a fost modificată, trebuie să dețină echipament de radiocomunicații, trebuie:
 - 2.1. să aibă cel puțin 18 ani; și
 - 2.2. să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să îndeplinească standardele de competență specificate în secțiunea A-IV/2 din Codul STCW.

CAPITOLUL V

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

Regula V/1-1

Cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificarea comandanților, ofițerilor și personalului nebrevetat de pe navele pentru transportul produselor petroliere și chimice

1. Ofițerii și membrii personalului nebrevetat cu atribuții și responsabilități specifice privind marfa sau echipamentele de marfă de pe navele pentru transportul produselor

petroliere și chimice trebuie să dețină un certificat de pregătire de bază pentru operațiunile legate de marfă pe navele pentru transportul produselor petroliere și chimice.

2. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de pregătire de bază pentru operațiunile legate de marfă pe navele pentru transportul produselor petroliere și chimice trebuie să fi urmat o formare de bază în conformitate cu dispozițiile prevăzute în secțiunea A-VI/1 din Codul STCW și trebuie să fi încheiat:
 - (1) un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin trei luni la bordul unor nave pentru transportul produselor petroliere sau chimice și trebuie să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 1, alineatul 1 din Codul STCW; sau
 - (2) o formare de bază autorizată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor petroliere și chimice și trebuie să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 1, alineatul (1) din Codul STCW.
3. Comandanții, șefii mecanici, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici secunzi și orice altă persoană cu responsabilități directe privind încărcarea, descărcarea, precauțiile care trebuie luate în timpul transferului, manipularea mărfii, curățarea tancurilor sau alte operațiuni legate de marfă la bordul tancurilor petroliere trebuie să dețină un certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul tancurilor petroliere.
4. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul tancurilor petroliere:
 - (1) să respecte cerințele de certificare privind pregătirea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor petroliere și chimice; și
 - (2) îndeplinind condițiile de certificare privind pregătirea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul tancurilor petroliere și a vaselor pentru transportul produselor chimice, au:
 - (3) cel puțin trei luni de stagiu de îmbarcare aprobat la bordul unor tancuri petroliere, sau
 - (a) cel puțin o lună de zile de formare aprobată la bordul unor tancuri petroliere într-un post supranumerar care include cel puțin trei operațiuni de încărcare și trei operațiuni de descărcare și care este înscrisă într-un jurnal de practică aprobat, luând în considerare recomandările de la secțiunea B-V/1 din Codul STCW și
 - (b) au urmat un curs de formare avansată aprobată pentru operațiunile de transport a mărfii la bordul tancurilor petroliere și respectă standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 1, alineatul (2) din Codul STCW.
5. Comandanții, șefii mecanici, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici secunzi și orice altă persoană cu responsabilități directe privind încărcarea, descărcarea, precauțiile care

trebuie luate în timpul transferului, manipularea mărfii, curățarea tancurilor sau alte operațiuni legate de marfă la bordul vaselor pentru transportul produselor chimice trebuie să dețină un certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul vaselor pentru transportul produselor chimice.

6. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor chimice trebuie:
 - (1) să respecte cerințele de certificare privind pregătirea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor petroliere și chimice; și
 - (2) îndeplinind condițiile de certificare privind pregătirea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor petroliere și chimice, au:
 - (a) un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin trei luni la bordul unor nave pentru transportul produselor chimice, sau
 - (b) cel puțin o lună de zile de formare aprobată la bordul unei nave pentru transportul produselor chimice într-un post supranumerar, care include cel puțin trei operațiuni de încărcare și trei operațiuni de descărcare și care este înscrisă într-un jurnal de practică aprobat, luând în considerare recomandările de la secțiunea B-V/1 din Codul STCW; și
 - (3) au urmat un curs de formare avansată aprobată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul produselor chimice și respectă standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 1, alineatul (3) din Codul STCW.
7. Statele membre asigură eliberarea unui certificat de aptitudini pentru navigatorii care sunt calificați în conformitate cu alineatele (2), (4) sau (6), după caz, sau atestă în mod corespunzător un certificat de competență existent sau un certificat de aptitudini.

Regula V/1-2

Cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificarea comandanților, a ofițerilor și a personalului nebrevetat de pe vasele pentru transportul gazelor lichefiate

1. Ofițerii și membrii personalului nebrevetat cu atribuții și responsabilități specifice privind marfa sau echipamentele de marfă de pe navele pentru transportul gazelor lichefiate dețin un certificat de formare de bază pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate.
2. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de formare de bază pentru operațiunile legate de marfă pe navele pentru transportul gazelor lichefiate trebuie să fi urmat o formare de bază în conformitate cu dispozițiile prevăzute în secțiunea A-VI/1 din Codul STCW și trebuie să fi încheiat:

- (1) un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin trei luni la bordul unor nave pentru transportul gazelor lichefiate și trebuie să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 2, alineatul 1 din Codul STCW; sau
 - (2) o formare de bază aprobată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate și respectă standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 2, alineatul (1) din Codul STCW.
3. Comandanții, șefii mecanici, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici secunzi și orice altă persoană cu responsabilități directe privind încărcarea, descărcarea, precauțiile care trebuie luate în timpul transferului, manipularea mărfii, curățarea tancurilor sau alte operațiuni legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate trebuie să dețină un certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate.
4. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de formare avansată pentru operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate:
 - (1) îndeplinesc cerințele de certificare privind formarea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate; și
 - (2) îndeplinind condițiile de certificare privind formarea de bază referitoare la operațiunile legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate, au:
 - (a) cel puțin trei luni de stagiu de îmbarcare aprobat la bordul unor nave pentru transportul gazelor lichefiate, sau
 - (b) cel puțin o lună de zile de formare aprobată la bordul unei nave pentru transportul gazelor lichefiate într-un post supranumerar, care include cel puțin trei operațiuni de încărcare și trei operațiuni de descărcare și care este înscrisă într-un jurnal de practică aprobat, luând în considerare recomandările de la secțiunea B-V/1 din Codul STCW; și
 - (3) au urmat un curs de formare avansată aprobat pentru operațiuni legate de marfă la bordul navelor pentru transportul gazelor lichefiate și respectă standardele de competență specificate în secțiunea A-V/1 – 2, alineatul (2) din Codul STCW.
5. Statele membre asigură eliberarea unui certificat de aptitudini pentru navigatorii care sunt calificați în conformitate cu alineatele (2) sau (4), după caz, sau atestă în mod corespunzător un certificat de competență existent sau un certificat de aptitudini.

Regula V/2

Cerințe minime obligatorii pentru formarea și calificarea comandanților, a ofițerilor, a personalului nebrevetat și a altor membri ai echipajului de pe navele de pasageri

1. Prezenta regulă se aplică comandanților, ofițerilor, personalului nebrevetat și celorlalți membri ai personalului de pe navele de pasageri care efectuează voiaje internaționale. Statele membre stabilesc dacă aceste cerințe trebuie să se aplice personalului de pe navele de pasageri care efectuează voiaje naționale.

2. Înainte de a li se repartiza sarcini la bordul unor nave de pasageri, navigatorii au încheiat formarea prevăzută la alineatele (4)-(7) de mai jos, în conformitate cu funcțiile, sarcinile și responsabilitățile acestora.
3. Navigatorii care au obligația de a fi primit formarea prevăzută la alineatele (4), (6) și (7) la intervale care nu depășesc cinci ani, urmează o formare corespunzătoare pentru actualizarea cunoștințelor sau au obligația să dovedească faptul că au atins standardul de competență necesar în cursul ultimilor cinci ani.
4. Comandanții, ofițerii și restul personalului desemnat ca echipaj cu rolul de a ajuta pasagerii în situații de urgență la bordul navelor de pasageri au urmat formarea privind gestionarea mulțimilor, așa cum se specifică în secțiunea A-V/2 alineatul (1) din Codul STCW.
5. Personalul care oferă în mod direct servicii pasagerilor, în spațiile rezervate acestora la bordul navelor de pasageri, trebuie să fi urmat un curs de formare în domeniul siguranței, după cum se prevede la secțiunea A-V/2 alineatul (2) din codul STCW.
6. Comandanții, șefii mecanici, ofițerii secunzi, ofițerii mecanici secunzi și orice alte persoane desemnate prin rolurile de echipaj ca fiind răspunzătoare de siguranța pasagerilor în situații de urgență la bordul navelor de pasageri trebuie să fi urmat o formare recunoscută în domeniul gestionării crizelor și al comportamentului uman, astfel cum se prevede în secțiunea A-V/2 alineatul (3) din Codul STCW.
7. Comandanții, ofițerii secunzi, șefii mecanici, ofițerii mecanici secunzi și orice alte persoane desemnate ca fiind răspunzătoare pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, încărcarea, descărcarea sau securizarea încărcăturilor sau pentru închiderea deschizăturilor din carenă, la bordul navelor de pasageri ro-ro, au urmat un curs de formare aprobat privind siguranța pasagerilor, securizarea încărcăturii și integritatea carenei, așa cum se specifică în secțiunea A-V/2 alineatul (4) din Codul STCW.
8. Statele membre se asigură că fiecare persoană calificată în conformitate cu prevederile prezentei reguli primește un document de atestare a cursului de formare urmat.

CAPITOLUL VI

FUNCȚII PRIVIND SITUAȚIILE DE URGENȚĂ, SECURITATEA MUNCII, SIGURANȚA, ÎNGRIJIREA MEDICALĂ ȘI SUPRAVIEȚUIREA

Regula VI/1

Cerințe minime obligatorii privind cursurile de familiarizare, formare de bază și instructaj în materie de siguranță pentru toți navigatorii

1. Navigatorii primesc cursuri de familiarizare și formare de bază sau instructaj în conformitate cu secțiunea A-VI/1 din Codul STCW și respectă standardele corespunzătoare de competență prevăzute de aceasta.

2. În cazul în care formarea de bază nu este inclusă în calificările solicitate pentru certificatul ce urmează să fie emis, se emite un certificat de aptitudini care să indice că posesorul acestuia a urmat un curs de formare de bază.

Regula VI/2

Cerințe minime obligatorii pentru emiterea de certificate de aptitudini privind ambarcațiunile de supraviețuire, bărcile de salvare și bărcile de salvare rapide

1. Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de aptitudini privind ambarcațiunile de supraviețuire și bărcile de salvare, altele decât bărcile de salvare rapide, trebuie:
 - (1) să aibă cel puțin 18 ani;
 - (2) să fi urmat un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni sau să fi urmat un curs de formare aprobat și stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin șase luni; și
 - (3) să îndeplinească standardele de competență pentru certificatele de aptitudini privind ambarcațiunile de supraviețuire și bărcile de salvare, prezentate în secțiunea A-VI/2 alineatele (1)-(4) din Codul STCW.
2. Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de aptitudini pentru bărcile de salvare rapide trebuie:
 - (1) să dețină un certificat de aptitudini pentru ambarcațiunile de supraviețuire și bărcile de salvare, altele decât bărcile de salvare rapide;
 - (2) să fi urmat un curs de formare aprobat; și
 - (3) să îndeplinească standardele de competență pentru certificatele de aptitudini pentru bărcile de salvare rapide, prezentate în secțiunea A-VI/2 alineatele (7)–(10) din Codul STCW.

Regula VI/3

Cerințe minime obligatorii pentru formarea privind tehnicile avansate de stingere a incendiilor

1. Navigatorii responsabili cu operațiunile de stingere a incendiilor trebuie să fi încheiat cu succes o formare avansată privind tehnicile de stingere a incendiilor, cu accent în special pe organizare, tactici și comandă, în conformitate cu prevederile din secțiunea A-VI/3 alineatele (1) - (4) din Codul STCW și să respecte standardele de competență prevăzute de aceasta.
2. În cazul în care formarea privind tehnicile avansate de stingere a incendiilor nu este inclusă în calificările pentru certificatul ce urmează să fie emis, se emite un certificat de aptitudini, care să indice că posesorul acestuia a urmat un curs de formare privind tehnicile avansate de stingere a incendiilor.

Regula VI/4

Cerințe minime obligatorii privind acordarea primului ajutor și a îngrijirilor medicale

1. Navigatorii desemnați să acorde primul ajutor la bordul navelor trebuie să respecte standardele de competență privind acordarea primului ajutor specificate în secțiunea A-VI/4 alineatele (1) - (3) din Codul STCW.
2. Navigatorii desemnați să acorde îngrijire medicală la bordul navelor trebuie să respecte standardele de competență privind îngrijirea medicală la bordul navelor, prevăzute în secțiunea A-VI/4 alineatele (4)-(6) din Codul STCW.
3. În cazul în care formarea privind acordarea primului ajutor sau a îngrijirii medicale nu este inclusă în calificările pentru certificatul ce urmează să fie emis, se emite un certificat de aptitudini care să indice că posesorul acestuia a urmat un curs de formare privind acordarea primului ajutor sau a îngrijirii medicale.

Regula VI/5

Cerințe minime obligatorii pentru emiterea de certificate de aptitudini pentru ofițerii responsabili cu securitatea navei

1. Persoanele care solicită obținerea unui certificat de aptitudini ca ofițer responsabil cu securitatea navei trebuie:
 - (1) să fi urmat un stagiu de îmbarcare aprobat de cel puțin 12 luni sau să fi urmat un stagiu de îmbarcare corespunzător și să dețină cunoștințe privind operarea navelor; și
 - (2) să îndeplinească standardele de competență pentru eliberarea certificatului de aptitudini pentru ofițerii responsabili cu securitatea navei, prezentate în secțiunea A-VI/5 alineatele (1) – (4) din Codul STCW.
2. Statele membre se asigură că fiecare persoană calificată în conformitate cu prevederile prezentei reguli primește un certificat de aptitudini.

Regula VI/6

Cerințe minime obligatorii privind formarea și instructajul în materie de siguranță pentru toți navigatorii

1. Navigatorii trebuie să primească cursuri de familiarizare privind siguranța, precum și cursuri sau instructaj de sensibilizare în materie de siguranță, în conformitate cu secțiunea A-VI/6, alineatele (1) – (4) din Codul STCW și trebuie să respecte standardele corespunzătoare de competență specificate în aceasta.
2. În cazul în care sensibilizarea în materie de siguranță nu este inclusă în calificările solicitate pentru certificatul ce urmează să fie emis, se emite un certificat de aptitudini care să indice că posesorul acestuia a urmat un curs de sensibilizare privind siguranța.
3. Fiecare stat membru compară cerințele de formare și instructaj privind siguranța pe care trebuie să le îndeplinească navigatorii care dețin sau pot să facă dovada unei calificări înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, cu cele specificate în

secțiunea A-VI/6, alineatul 4 din Codul STCW și stabilește necesitatea de a solicita navigatorilor în cauză să își actualizeze calificările.

Navigatorii cu atribuții specifice în materie de siguranță

4. Navigatorii cu atribuții specifice în materie de siguranță trebuie să respecte standardele de competență specificate în secțiunea A-VI/6, alineatele (6) - (8) din Codul STCW.
5. În cazul în care formarea privind atribuțiile specifice de siguranță nu este inclusă în calificările pentru certificatul ce urmează să fie emis, se emite un certificat de aptitudini, care să indice că posesorul acestuia a urmat un curs de formare privind atribuțiile specifice de siguranță.
6. Fiecare stat membru compară standardele de formare în materie de siguranță pe care trebuie să le îndeplinească navigatorii cu atribuții specifice în materie de siguranță care dețin sau pot să facă dovada unei calificări înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, cu cele specificate în secțiunea A-VI/6, alineatul 8 din Codul STCW și stabilește necesitatea de a solicita navigatorilor în cauză să își actualizeze calificările.

CAPITOLUL VII CERTIFICATE ALTERNATIVE

Regula VII/1

Emiterea certificatelor alternative

1. Fără a aduce atingere cerințelor pentru certificare prezentate în capitolele II și III din prezenta anexă, statele membre pot opta pentru emiterea sau autorizarea emiterii altor tipuri de certificate, diferite de cele menționate în regulile din capitolele respective, cu condiția ca:
 - (1) funcțiile și nivelurile de responsabilitate corespunzătoare ce urmează să fie precizate în certificate și în atestări să fie selectate dintre cele care apar în secțiunile A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 și A-IV/2 din Codul STCW și să fie identice cu acestea;
 - (2) candidații să fi încheiat pregătirea și formarea aprobată și să respecte standardele de competență prevăzute în secțiunile corespunzătoare din Codul STCW și prezentate în secțiunea A-VII/1 din codul respectiv, pentru funcțiile și nivelurile care urmează să fie precizate în certificate și atestări;
 - (3) candidații au încheiat un stagiul de îmbarcare aprobat, care corespunde îndeplinirii funcțiilor și nivelurilor ce urmează să fie precizate în certificat. Durata minimă a stagiului de îmbarcare este echivalentă cu durata stagiului de îmbarcare prevăzut în capitolele II și III din prezenta anexă. Cu toate acestea, durata minimă a stagiului de îmbarcare nu trebuie să fie mai mică decât cea prevăzută în secțiunea A-VII/2 din Codul STCW;

- (4) candidații pentru certificare care urmează să îndeplinească funcții de navigație la nivel operațional, trebuie să îndeplinească cerințele aplicabile menționate în regulile din capitolul IV, după caz, pentru îndeplinirea atribuțiilor de radiocomunicații, în conformitate cu regulamentele radiocomunicațiilor;
 - (5) certificatele sunt emise în conformitate cu cerințele articolului 2 și cu prevederile capitolului VII din Codul STCW.
2. Nu se emit certificate în conformitate cu prezentul capitol dacă statul membru nu a comunicat Comisiei informația cerută de Convenția STCW.

Regula VII/2

Certificarea navigatorilor

Fiecare navigator care îndeplinește o funcție sau un grup de funcții prevăzute în tabelele A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 sau A-II/5 din capitolul II sau în tabelele A-III/1, A-III/2, A-III/3, sau A-III/4 sau A-III/5 din capitolul III sau A-IV/2 din capitolul IV din Codul STCW trebuie să dețină un certificat de competență sau un certificat de aptitudini, după caz.

Regula VII/3

Principii care reglementează emiterea certificatelor alternative

1. Un stat membru care optează pentru emiterea sau autorizarea unui certificat alternativ asigură respectarea următoarelor principii:
- (1) nu se pune în aplicare un sistem de emitere a certificatelor alternative decât dacă acesta asigură un grad de siguranță pe mare și are un efect preventiv cu privire la poluare cel puțin echivalente cu cele prevăzute în celelalte capitole;
 - (2) orice dispoziție privind emiterea certificatelor alternative în conformitate cu prezentul capitol trebuie să prevadă posibilitatea de înlocuire reciprocă a certificatelor cu cele emise în conformitate cu celelalte capitole.
2. Principiul înlocuirii reciproce de la punctul 1 trebuie să garanteze că:
- (1) navigatorii certificați în temeiul capitolului II și/sau III și cei certificați în temeiul capitolului VII pot să efectueze serviciul pe navele a căror organizare de bord este de tip clasic sau de un alt tip;
 - (2) navigatorii nu sunt instruiți pentru o organizare la bord specifică care să le afecteze capacitatea de a-și utiliza calificările în altă parte.
1. La emiterea unui certificat conform prevederilor din prezentul capitol, se ține seama de următoarele principii:
- (1) emiterea unor certificate alternative nu trebuie să fie utilizată în sine:
 - (a) pentru a reduce numărul membrilor echipajului la bord;
 - (b) pentru a reduce integritatea profesiei sau a "descalifica" profesional navigatorii; sau

- (c) pentru a justifica repartizarea sarcinilor combinate ale ofițerilor responsabili cu cartul în compartimentul mașini și compartimentul punte unui singur deținător de certificat, în cursul unui cart specific, oricare ar fi acesta;
 - (2) persoana aflată la comanda navei trebuie să fie desemnată ca fiind comandantul, iar punerea în aplicare a unui sistem de emitere a certificatelor alternative nu trebuie să afecteze în mod negativ poziția legală și autoritatea comandantului.
2. Principiile de la punctele 1 și 2 garantează menținerea atât a competenței ofițerilor punte, cât și cea a ofițerilor mecanici.

Anexa II

La anexa II, punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și cu participarea eventuală a oricărui alt stat membru implicat, a confirmat, prin intermediul unei evaluări a părții respective, care poate include inspecția instalațiilor și a procedurilor, că cerințele Convenției privind standardele de competență, formare și certificare și standardele de calitate sunt pe deplin respectate.”.

Anexa III

„ANEXA V

TIPUL DE INFORMAȚII CARE TREBUIE COMUNICATE COMISIEI ÎN SCOPURI STATISTICE

1. Atunci când se face trimitere la prezenta anexă, se furnizează următoarele informații specificate în secțiunea A-I/2, alineatul (9) din Codul STCW, pentru toate certificatele de competență sau atestările care dovedesc eliberarea lor, pentru toate atestările care dovedesc recunoașterea certificatelor de competență emise de alte țări și pentru toate certificatele de aptitudini eliberate personalului nebrețat:

Certificate de competență (CC)/atestările de recunoaștere a eliberării lor (EaI):

- număr unic de identificare a navigatorului;
- numele navigatorului;
- data de naștere a navigatorului;
- naționalitatea navigatorului;
- sexul navigatorului;
- numărul aprobat al CC;
- numărul EaI;
- funcția (funcțiile);
- data eliberării sau data cea mai recentă de revalidare a documentului;
- data expirării;
- statutul certificatului (valabil, suspendat, anulat, declarat pierdut, distrus);
- limitări.

Atestările care dovedesc recunoașterea certificatelor de competență emise de alte țări (EaR):

- număr unic de identificare a navigatorului;
- numele navigatorului;
- data de naștere a navigatorului;
- naționalitatea navigatorului;
- sexul navigatorului;
- țara care eliberează exemplarul original al CC;
- numărul original al CC;
- numărul EaR;

- funcția (funcțiile);
- data eliberării sau data cea mai recentă de revalidare a documentului;
- data expirării;
- statut;
- limitări.

Certificate de aptitudini pentru personal nebrevetat (CAP) (dacă sunt disponibile):

- număr unic de identificare a navigatorului;
- numele navigatorului;
- data de naștere a navigatorului;
- naționalitatea navigatorului;
- sexul navigatorului;
- numărul CAP;
- funcția (funcțiile);
- data eliberării sau data cea mai recentă de revalidare a documentului;
- data expirării;
- statut.

2. Informațiile care sunt supuse legislației privind protecția datelor pot fi furnizate sub formă anonimă.