

DYREKTYWY

DYREKTYWA DELEGOWANA KOMISJI (UE) 2020/12

z dnia 2 sierpnia 2019 r.

uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 w odniesieniu do standardów dotyczących: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającą dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17 ust. 1 i 4, art. 21 ust. 2 oraz art. 23 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie (UE) 2017/2397 określono warunki i procedury uzyskiwania świadectwa kwalifikacji osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających na unijnych śródlądowych drogach wodnych. Te świadectwa kwalifikacji mają na celu ułatwienie mobilności zawodowej, a także zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony życia ludzkiego i środowiska.
- (2) Aby zapewnić minimalne zharmonizowane standardy uzyskiwania świadectw kwalifikacji, Komisja została upoważniona do przyjęcia przepisów szczegółowych określających standardy dotyczące: kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, egzaminów praktycznych, zatwierdzania symulatorów oraz stanu zdrowia.
- (3) Zgodnie z art. 32 dyrektywy (UE) 2017/2397 akty delegowane powinny zawierać odniesienie do standardów ustanowionych przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz zawierać cały tekst tych standardów, pod warunkiem że są one dostępne i aktualne oraz spełniają wszelkie mające zastosowanie wymogi określone w załącznikach do dyrektywy, a także pod warunkiem że zmiany w procesie decyzyjnym CESNI nie zagrażają interesom Unii. Powyższe trzy warunki zostały spełnione wraz z przyjęciem przez CESNI, podczas posiedzenia w dniu 8 listopada 2018 r., pierwszych standardów dotyczących kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.
- (4) W standardach dotyczących kompetencji należy określić minimalne kompetencje wymagane z punktu widzenia bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej w przypadku członków załogi na poziomie operacyjnym i na poziomie zarządzania, kapitanów uprawnionych do żeglugi z pomocą radaru oraz kapitanów uprawnionych do żeglugi na drogach wodnych o charakterze morskim, ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej oraz ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego (LNG). Każdą wymaganą kompetencję należy opisać, określając wiedzę i umiejętności, jakie obejmuje.

⁽¹⁾ Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53.

- (5) Aby właściwe organy w podobny sposób przeprowadzały egzaminy praktyczne wymagane na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy (UE) 2017/2397, należy ustanowić standardy dotyczące egzaminów praktycznych. W tym celu w standardach należy szczegółowo określić – w odniesieniu do każdego egzaminu praktycznego – oceniane kompetencje i sytuacje związane z oceną, w tym szczegółowy system punktacji i wymogi techniczne dla jednostek pływających i instalacji lądowych. W przypadku kandydatów ubiegających się o kwalifikacje kapitana, których nie poddano wcześniej ocenie na poziomie operacyjnym, należy przewidzieć dodatkowy moduł, tak aby można było również zweryfikować zdolność wykonywania powiązanych zadań nadzorowanych.
- (6) Należy ustanowić standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów w celu zapewnienia, aby symulatory wykorzystywane do oceny kompetencji były zaprojektowane w sposób, który umożliwi weryfikację kompetencji zgodnie ze standardami dotyczącymi egzaminów praktycznych. Standardy powinny obejmować wymogi techniczne i funkcjonalne dotyczące symulatorów kierowania statkami i symulatorów radarowych, a także procedurę administracyjnego zatwierdzania tych symulatorów.
- (7) Aby zmniejszyć różnice między krajowymi wymogami medycznymi i procedurami badań oraz zapewnić, by orzeczenia lekarskie wydawane członkom załogi pokładowej w żegludzie śródlądowej były rzetelnym wskaźnikiem ich stanu zdrowia w odniesieniu do wykonywanej przez nich pracy, należy ustanowić standardy dotyczące stanu zdrowia. W standardach należy określić badania, które lekarze muszą przeprowadzić, oraz kryteria, które mają one stosować w celu określenia zdolności członków załogi pokładowej do pracy. Powinny one uwzględniać schorzenia dotyczące wzroku, słuchu oraz stanu fizycznego i psychologicznego, które mogą prowadzić do tymczasowej lub trwałej niezdolności do pracy, a także ewentualne środki zaradcze i ograniczenia. W celu zapewnienia spójności standardy powinny opierać się na wytycznych w sprawie badań lekarskich marynarzy, opublikowanych przez Międzynarodową Organizację Pracy i Międzynarodową Organizację Morską, a zwłaszcza na kryteriach stosowanych w odniesieniu do służb przybrzeżnych.
- (8) Ze względu na spójność i efektywność datę transpozycji niniejszej dyrektywy delegowanej należy dostosować do dat transpozycji dyrektywy (UE) 2017/2397.
- (9) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej informacje, które państwa członkowskie są zobowiązane przekazywać Komisji w kontekście transpozycji dyrektywy, muszą być jasne i precyzyjne. Dotyczy to również niniejszego aktu delegowanego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Standardy dotyczące kompetencji oraz odpowiadających im wiedzy i umiejętności, o których mowa w art. 17 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Standardy dotyczące egzaminów praktycznych, o których mowa w art. 17 ust. 3 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Standardy dotyczące zatwierdzania symulatorów, o których mowa w art. 21 ust. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Standardy dotyczące stanu zdrowia, o których mowa w art. 23 ust. 6 dyrektywy (UE) 2017/2397, określono w załączniku IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 stycznia 2022 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do państwa członkowskiego, które nie dokonało pełnej transpozycji i nie wdrożyło dyrektywy (UE) 2017/2397 zgodnie z jej art. 39 ust. 2, 3 lub 4. Kiedy takie państwo członkowskie dokona pełnej transpozycji i wdrożenia dyrektywy (UE) 2017/2397, jednocześnie wprowadzi w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i poinformuje o tym Komisję.

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

Artykuł 6

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

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 sierpnia 2019 r. [...] r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący
Jean-Claude JUNCKER

ZAŁĄCZNIK I

STANDARDY KOMPETENCJI ORAZ ODPOWIADAJĄCE IM WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI

I. STANDARDY KOMPETENCJI DLA POZIOMU OPERACYJNEGO

1. Nawigacja

1.1. Marynarz musi być w stanie pomóc kierownictwu jednostki pływającej w wykonywaniu manewrów i kierowaniu jednostką pływającą na śródlądowych drogach wodnych. Marynarz musi być w stanie wykonywać te zadania na wszystkich rodzajach dróg wodnych i we wszystkich rodzajach portów.

W szczególności marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. pomagać w operacjach cumowania, od-cumowania i holowania;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat urządzeń, materiałów i procedur stosowanych na pokładzie w celu przeprowadzenia operacji cumowania, odcumowania i holowania. 2. Umiejętność obsługi wymaganych urządzeń na pokładzie, np. pachołów i wciągarek służących do wykonywania manewrów cumowania, odcumowania i holowania. 3. Umiejętność wykorzystywania materiałów dostępnych na pokładzie, takich jak liny i druty, z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa, w tym korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 4. Umiejętność komunikowania się ze sterówką za pośrednictwem systemów komunikacji wewnętrznej i sygnałów ręcznych. 5. Wiedza na temat skutków ruchu wody wokół jednostki pływającej i lokalnych skutków dla warunków uprawiania żeglugi, w tym wpływu przegłębienia i płytkowodzia na zanurzenie jednostki pływającej. 6. Wiedza na temat wpływu ruchu wody na jednostkę pływającą podczas wykonywania manewrów, w tym skutków wzajemnego oddziaływania, gdy dwie jednostki pływające mijają się lub wyprzedzają na wąskich szlakach żeglownych, oraz skutków wzajemnego oddziaływania na zacumowaną jednostkę pływającą, gdy inna jednostka pływająca przepływa szlakiem żeglownym w niewielkiej odległości.
2. pomagać w przeprowadzaniu operacji sprzęgania zestawu pchanego;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat urządzeń, materiałów i procedur stosowanych do przeprowadzania operacji sprzęgania. 2. Umiejętność połączenia i rozdzielania zestawu pchacz-barka z wykorzystaniem wymaganych urządzeń i materiałów. 3. Znajomość zasad bezpieczeństwa pracy, w tym korzystanie ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 4. Umiejętność stosowania zasad bezpieczeństwa pracy i komunikowania się z członkami załogi uczestniczącymi w operacji.
3. pomagać w przeprowadzaniu operacji kotwiczenia;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość urządzeń, materiałów i procedur stosowanych do kotwiczenia w różnych okolicznościach. 2. Umiejętność udzielenia pomocy przy wykonywaniu manewrów kotwiczenia, np. przygotowanie urządzeń kotwicznych do przeprowadzenia operacji kotwiczenia, prezentacja kotwicy, podanie wystarczającej ilości liny lub łańcucha w celu początkowego poluzowania, określenie, kiedy kotwica utrzymuje jednostkę pływającą na pozycji (trzymanie kotwicy), zabezpieczenie kotwic po zakończeniu kotwiczenia, wykorzystywanie wleczenia kotwicy w różnych manewrach i posługiwanie się znakami kotwiczenia. 3. Znajomość zasad bezpieczeństwa pracy, w tym korzystanie ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego.
4. sterować jednostką pływającą zgodnie z komendami na ster, właściwie korzystając z układu sterowania;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość funkcji i rodzajów różnych układów napędowych i sterowniczych. 2. Umiejętność sterowania jednostką pływającą pod nadzorem i wykonywania komend na ster.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
5. sterować jednostką pływającą zgodnie z komendami na ster, biorąc pod uwagę wpływ wiatru i prądu;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat wpływu wiatru i prądu na żeglugę i manewrowanie. 2. Umiejętność sterowania jednostką pływającą pod nadzorem, z uwzględnieniem wpływu wiatru na żeglugę i manewry na drogach wodnych, na których występują lub nie występują prądy, a także charakterystyki wiatru.
6. stosować pomoce i przyrządy nawigacyjne pod nadzorem;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość pomocy i przyrządów nawigacyjnych, takich jak wskaźnik położenia steru, radar, wskaźnik prędkości zwrotu, wskaźnik prędkości żeglowania. 2. Umiejętność korzystania z informacji dostarczanych przez pomoce nawigacyjne, takie jak systemy oświetlenia i oznakowania nawigacyjnego oraz mapy. 3. Umiejętność korzystania z przyrządów nawigacyjnych, takich jak kompas, wskaźnik prędkości zwrotu i wskaźnik prędkości żeglowania.
7. podjąć niezbędne działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość przepisów bezpieczeństwa oraz list kontrolnych, których należy przestrzegać w sytuacjach niebezpiecznych i nadzwyczajnych. 2. Umiejętność rozpoznawania niebezpiecznych sytuacji i reagowania na nie oraz podejmowania działań zgodnie z przepisami bezpieczeństwa. 3. Umiejętność natychmiastowego ostrzeżenia kierownictwa jednostki pływającej. 4. Umiejętność korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 5. Wiedza na temat weryfikacji zleconej przez osobę nadzorującą w odniesieniu do obecności, przydatności, szczelności i bezpieczeństwa jednostki pływającej i jej wyposażenia. 6. Umiejętność wykonywania prac zgodnie z listą kontrolną na pokładzie i w pomieszczeniach mieszkalnych, takich jak uszczelnianie i zabezpieczanie luków i ładowni. 7. Umiejętność: wykonywania prac w siłowni zgodnie z listą kontrolną; przechowywania i zabezpieczania luźnych przedmiotów, napełniania zbiorników rozchodowych i sprawdzania otworów wentylacyjnych.
8. opisać cechy głównych europejskich śródlądowych dróg wodnych, portów i terminali w celu przygotowania rejsu i sterowania;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość najważniejszych krajowych i międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych. 2. Znajomość głównych portów i terminali należących do europejskiej sieci żeglugi śródlądowej. 3. Znajomość wpływu konstrukcji inżynierskich, profili dróg wodnych i prac ochronnych na nawigację. 4. Znajomość cech klasyfikacyjnych rzek, kanałów i śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim: szerokości dna, rodzaju brzegu, zabezpieczenia brzegu, stanu wody, ruchu wody, pionowego i poziomego prześwitu i głębokości mostu. 5. Znajomość pomocy i przyrządów nawigacyjnych niezbędnych podczas nawigowania na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim. 6. Umiejętność wyjaśnienia cech różnych rodzajów śródlądowych dróg wodnych w celu przygotowania rejsu i sterowania.
9. przestrzegać przepisów ogólnych, stosować sygnały, znaki i system znakowania;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość uzgodnionego zestawu przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej oraz przepisów porządkowych mających zastosowanie do odpowiednich śródlądowych dróg wodnych. 2. Umiejętność obsługi i konserwacji dziennego i nocnego systemu znakowania, znaków i sygnałów dźwiękowych stosowanych na jednostce pływającej. 3. Znajomość systemu oznakowania nawigacyjnego i znakowania SIGNI (<i>Signalisation de voies de Navigation Intérieure</i>) oraz IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego), część A.
10. postępować zgodnie z procedurami podczas przepływania śluzami i przechodzenia pod mostami;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość kształtu, układu i wyposażenia śluz i mostów, śluzowania (procesu śluzowania), rodzajów śluz, pachołów i schodów itp. 2. Umiejętność stosowania procedur podczas zbliżania się do śluzy lub mostu, wpływania do śluzy lub pod most, śluzowania lub przechodzenia pod mostem i wypływania ze śluzy lub spod mostu.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
11. korzystać z systemów kontroli ruchu.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość różnych stosowanych systemów kontroli ruchu, takich jak dzienne i nocne znaki na śluzach, jazach i mostach. 2. Umiejętność rozpoznawania dziennych i nocnych znaków na śluzach, jazach i mostach oraz do wykonywania instrukcji właściwego organu, takiego jak operatorzy mostu, operatorzy śluzy i kontrolerzy ruchu. 3. Umiejętność posługiwania się urządzeniami radiowymi w sytuacjach nadzwyczajnych. 4. Znajomość śródlądowego systemu automatycznej identyfikacji (AIS) i systemu obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS).

2. Eksploatacja jednostki pływającej

2.1. Marynarz musi być w stanie pomagać kierownictwu jednostki pływającej w kontrolowaniu eksploatacji jednostki pływającej i opiece nad osobami znajdującymi się na pokładzie.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozróżnić rodzaje jednostek pływających;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość najpowszechniejszych rodzajów jednostek pływających, w tym konwojów wykorzystywanych w europejskiej żegludze śródlądowej, oraz ich konstrukcji, wymiarów i pojemności. 2. Umiejętność wyjaśnienia cech najpowszechniejszych rodzajów jednostek pływających, w tym konwojów prowadzonych w europejskiej żegludze śródlądowej.
2. stosować wiedzę na temat konstrukcji jednostki pływającej żeglugi śródlądowej oraz jej zachowania na wodzie, zwłaszcza pod względem stateczności i wytrzymałości;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość skutków ruchu jednostki pływającej w różnych okolicznościach spowodowanych naprężeniem wzdłużnym i poprzecznym oraz skutków różnych warunków obciążenia. 2. Umiejętność wyjaśnienia zachowania jednostki pływającej w różnych warunkach obciążenia w odniesieniu do jej stateczności i wytrzymałości.
3. stosować wiedzę na temat części konstrukcyjnych jednostki pływającej i rozróżniać te części z nazwy i funkcji;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość elementów konstrukcyjnych jednostki pływającej w odniesieniu do transportu różnych rodzajów ładunków i pasażerów, w tym konstrukcji wzdłużnej i poprzecznej oraz miejscowych wzmocnień. 2. Umiejętność nazwania części konstrukcyjnych jednostki pływającej i opisanie ich funkcji.
4. stosować wiedzę na temat wodoszczelności jednostki pływającej;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat wodoszczelności jednostki pływającej żeglugi śródlądowej. 2. Umiejętność sprawdzania wodoszczelności.
5. stosować wiedzę na temat dokumentacji wymaganej do eksploatacji jednostki pływającej.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość obowiązkowej dokumentacji jednostki pływającej. 2. Umiejętność wyjaśnienia znaczenia dokumentacji w odniesieniu do wymogów i przepisów międzynarodowych i krajowych.

2.2. Marynarz musi być w stanie obsługiwać urządzenia na jednostce pływającej.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. używać kotwic i obsługiwać wciągarki kotwiczne;	1. Znajomość różnych rodzajów kotwic oraz wciągarek kotwicznych stosowanych na pokładzie jednostki pływającej.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Umiejętność nazwania i rozpoznawania różnych rodzajów kotwic oraz wciągarek kotwicznych stosowanych na pokładzie jednostki pływającej i wyjaśnienia ich konkretnego zastosowania. 3. Umiejętność bezpiecznej obsługi różnych rodzajów kotwic oraz wciągarek kotwicznych w różnych sytuacjach i warunkach.
<p>2. obsługiwać sprzęt pokładowy i urządzenia podnoszące;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość sprzętu używanego na pokładzie jednostki pływającej, takiego jak wciągarki (sprzęgające), luki, urządzenia podnoszące, dźwigi samochodowe, systemy rur, węże pożarnicze itp. 2. Umiejętność nazwania i rozpoznawania sprzętu pokładowego i urządzeń podnoszących oraz wyjaśnienia ich konkretnego zastosowania. 3. Umiejętność bezpiecznej obsługi sprzętu pokładowego i urządzeń podnoszących.
<p>3. obsługiwać sprzęt przeznaczony dla statków pasażerskich.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość szczególnych wymogów konstrukcyjnych, sprzętu i urządzeń dla statków pasażerskich. 2. Umiejętność nazwania i rozpoznawania sprzętu stosowanego wyłącznie na pokładzie statków pasażerskich i wyjaśnienia jego konkretnego zastosowania. 3. Umiejętność bezpiecznej obsługi sprzętu stosowanego na pokładzie statków pasażerskich.

3. Obsługa ładunków, sztauowanie i transport pasażerski

3.1. Marynarz musi być w stanie pomagać kierownictwu jednostki pływającej w przygotowaniu, sztauowaniu i monitorowaniu ładunków w trakcie operacji załadunku i wyładunku.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
<p>1. odczytywać plany rozmieszczenia i mocowania oraz stateczności;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wpływu rodzajów ładunków na plany rozmieszczenia i mocowania oraz stateczności. 2. Znajomość planów rozmieszczenia i mocowania oraz stateczności. 3. Umiejętność rozumienia planów rozmieszczenia i mocowania. 4. Znajomość numeracji i przegród ładowni statków przewożących ładunki suche i zbiorników zbiornikowców (N, C lub G) oraz wiedza na temat sztauowania różnych rodzajów ładunków. 5. Umiejętność rozpoznania oznakowania towarów niebezpiecznych zgodnie z Umową europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN).
<p>2. monitorować sztauowanie i zabezpieczanie ładunku;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość metod sztauowania różnych ładunków na jednostce pływającej w celu zapewnienia bezpiecznego i efektywnego transportu. 2. Znajomość procedur mających na celu przygotowanie jednostki pływającej do operacji załadunku i wyładunku. 3. Umiejętność bezpiecznego stosowania procedur załadunku i wyładunku, tj. poprzez otwieranie lub zamykanie ładowni, pełnienie wachty na pokładzie podczas operacji załadunku i wyładunku. 4. Umiejętność nawiązania i utrzymania skutecznej komunikacji podczas załadunku i wyładunku. 5. Wiedza na temat wpływu ładunku na stateczność jednostki pływającej. 6. Umiejętność monitorowania ładunku i zgłaszania jego uszkodzenia.
<p>3. rozróżnić rodzaje ładunku i ich cechy;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość różnych rodzajów ładunku, na przykład drobnicy konwencjonalnej, ładunku masowego płynnego i towarów ciężkich itp. 2. Znajomość łańcucha logistycznego i transportu multimodalnego. 3. Umiejętność przygotowania operacji na jednostce pływającej związanych z procedurami załadunku i wyładunku, np. łączności z lądem i przygotowania ładowni.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
4. korzystać z systemu balastowego;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość funkcji i sposobu korzystania z systemu balastowego. 2. Umiejętność korzystania z systemu balastowego, na przykład poprzez napełnianie lub opróżnianie zbiorników balastowych.
5. sprawdzić ilość ładunku;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość manualnych i technicznych metod określania masy ładunku na różnych rodzajach jednostek pływających. 2. Znajomość metod określania ilości załadowanego lub wyładowanego ładunku. 3. Znajomość sposobu obliczania ilości ładunku płynnego za pomocą sondowania i/lub tabel zbiorników. 4. Umiejętność odczytania znaków i podziałek zanurzenia.
6. pracować zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa pracy.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość zasad bezpieczeństwa pracy i procedur obowiązujących na etapie przygotowania, załadunku i rozładunku różnych rodzajów ładunków przewożonych przez jednostkę pływającą. 2. Umiejętność postępowania zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy i procedurami obowiązującymi podczas załadunku i wyładunku oraz korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 3. Umiejętność nawiązywania i utrzymywania skutecznej komunikacji werbalnej i niewerbalnej ze wszystkimi partnerami zaangażowanymi w procedury załadunku i wyładunku. 4. Znajomość środków technicznych dotyczących obsługi ładunków na jednostkach pływających i w portach oraz z jednostek pływających i portów, a także środków bezpieczeństwa pracy obowiązujących podczas ich stosowania.

3.2. Marynarz musi być w stanie pomagać kierownictwu jednostki pływającej w świadczeniu usług na rzecz pasażerów oraz udzielać bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010⁽¹⁾.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przestrzegać przepisów i konwencji dotyczących transportu pasażerskiego;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość obowiązujących przepisów i konwencji dotyczących transportu pasażerskiego. 2. Umiejętność udzielania bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.
2. pomagać w bezpiecznym przemieszczaniu się pasażerów przy wchodzeniu na pokład i schodzeniu z pokładu;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość procedur obowiązujących przed wejściem pasażerów na pokład i ich zejściem z pokładu oraz w trakcie tych operacji. 2. Umiejętność umieszczenia i rozmieszczenia sprzętu służącego do wchodzenia na pokład i schodzenia z pokładu oraz umiętność stosowania środków bezpieczeństwa.
3. pomagać w nadzorowaniu pasażerów w sytuacjach nadzwyczajnych;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość istniejących urządzeń ratunkowych na wypadek sytuacji nadzwyczajnych, procedur postępowania w przypadku przecieku, pożaru, wypadnięcia człowieka za burtę, podczas ewakuacji, w tym zarządzania kryzysowego i zarządzania tłumem, oraz znajomość zasad pierwszej pomocy medycznej na pokładzie statku. 2. Umiejętność udzielenia pomocy w przypadku przecieku, pożaru, wypadnięcia człowieka za burtę, podczas kolizji i ewakuacji, w tym zarządzania kryzysowego i zarządzania tłumem, stosowania urządzeń ratunkowych w sytuacjach nadzwyczajnych oraz udzielania pierwszej pomocy medycznej na pokładzie statku.

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

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
4. skutecznie komunikować się z pasażerami.	1. Znajomość znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych dotyczących ewakuacji pasażerów w sytuacjach nadzwyczajnych. 2. Umiejętność stosowania zachowania i kultury języka zgodnie z potrzebami pełnionej służby.

4. Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

4.1. Marynarz musi być w stanie pomagać kierownictwu jednostki pływającej w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. pomagać w monitorowaniu silników i układu napędowego;	1. Znajomość zasad dotyczących układu napędowego. 2. Znajomość różnych rodzajów silników oraz ich budowy, działania i związanej z nimi terminologii. 3. Znajomość funkcji i sposobu działania systemów doprowadzania powietrza i paliwa, systemu smarowania, systemu chłodzenia i układu wydechowego silnika. 4. Znajomość silników głównych i pomocniczych. 5. Umiejętność przeprowadzania podstawowych kontroli i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania silników.
2. przygotować silniki główne i urządzenia pomocnicze do pracy;	1. Znajomość układów rozruchu silników głównych, znajomość urządzeń pomocniczych oraz układów hydraulicznych i pneumatycznych zgodnie z instrukcjami. 2. Znajomość zasad dotyczących układu cofania. 3. Umiejętność przygotowania przed wypłynięciem maszyn znajdujących się w siłowni zgodnie z listą kontrolną. 4. Umiejętność obsługi układu rozruchu i urządzeń pomocniczych zgodnie z instrukcjami, np. układu sterowniczego. 5. Umiejętność uruchomienia silników głównych zgodnie z procedurami rozruchu. 6. Umiejętność obsługi układów hydraulicznych i pneumatycznych.
3. odpowiednio reagować na awarie silników;	1. Znajomość urządzeń kontrolnych znajdujących się w siłowni oraz procedur zgłaszania awarii. 2. Umiejętność rozpoznania awarii i podejmowania odpowiednich działań w przypadku awarii, w tym ich zgłaszania kierownictwu jednostki pływającej.
4. obsługiwać maszyny, w tym pompy, systemy rurociągów, systemy zęzowe i balastowe;	1. Znajomość bezpiecznej obsługi i kontroli maszyn znajdujących się w siłowni, przedziałów balastowych i zęz zgodnie z procedurami. 2. Umiejętność kontrolowania bezpiecznego funkcjonowania i obsługi maszyn w siłowni oraz konserwacji systemu zęzowego i balastowego, w tym: zgłaszanie incydentów związanych z operacjami transferu oraz umiejętność prawidłowego pomiaru i zgłoszenia poziomów napełnienia zbiornika. 3. Umiejętność przygotowania i przeprowadzenia operacji wyłączenia silników po ich eksploatacji. 4. Umiejętność obsługi systemów pomp zęzowych, balastowych i ładunkowych.
5. pomagać w monitorowaniu urządzeń elektronicznych i elektrycznych;	1. Znajomość układów i elementów elektronicznych i elektrycznych. 2. Znajomość prądu przemiennego i stałego. 3. Umiejętność monitorowania i oceny przyrządów kontrolnych. 4. Wiedza na temat magnetyzmu i różnicy między naturalnymi a sztucznymi magnesami. 5. Znajomość układu elektrohydraulicznego.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
6. przygotować, uruchomić, podłączyć i wymienić generatory oraz kontrolować ich układy i zasilanie z lądu;	1. Znajomość instalacji energetycznej. 2. Umiejętność obsługi rozdzielnic. 3. Umiejętność korzystania z zasilania z lądu.
7. określić awarie i powszechne usterki oraz opisać działania mające na celu zapobieganie uszkodzeniom;	1. Wiedza na temat awarii poza siłownią i procedur, których należy przestrzegać w celu zapobiegania uszkodzeniom, oraz procedur postępowania w przypadku wystąpienia awarii. 2. Umiejętność rozpoznania powszechnych usterek i podejmowania działań mających na celu zapobieganie uszkodzeniu układów mechanicznych, elektrycznych, elektronicznych, hydraulicznych i pneumatycznych.
8. stosować wymagane narzędzia w celu zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa technicznego.	1. Znajomość cech i ograniczeń procesów i materiałów stosowanych do konserwacji i naprawy silników i sprzętu. 2. Umiejętność stosowania praktyk z zakresu bezpieczeństwa pracy przy konserwacji lub naprawie silników i sprzętu.

4.2. Marynarz musi być w stanie przeprowadzać konserwację urządzeń na potrzeby techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki, aby zapewnić ogólne bezpieczeństwo techniczne.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przeprowadzać codzienną konserwację silników głównych, maszyn pomocniczych i systemów sterowania;	1. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w celu przeprowadzania konserwacji siłowni, silnika głównego, głównych maszyn, urządzeń pomocniczych i systemów sterowania oraz prawidłowego zadbania o te obiekty. 2. Umiejętność konserwacji silników głównych, urządzeń pomocniczych i systemów sterowania.
2. przeprowadzać codzienną konserwację maszyn, w tym pomp, systemów rurociągów, systemów zęzowych i balastowych;	1. Znajomość procedur codziennej konserwacji. 2. Umiejętność konserwacji pomp, systemów rurociągów, systemów zęzowych i balastowych oraz dbania o te pompy i systemy.
3. stosować wymagane narzędzia w celu zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa technicznego;	1. Wiedza na temat korzystania z materiałów do konserwacji i sprzętu naprawczego znajdujących się na pokładzie, w tym ich cech i ograniczeń. 2. Umiejętność wyboru materiałów do konserwacji i sprzętu naprawczego znajdujących się na pokładzie oraz korzystania z takich materiałów i takiego sprzętu.
4. przestrzegać procedur konserwacji i naprawy;	1. Znajomość podręczników i instrukcji dotyczących konserwacji i naprawy. 2. Umiejętność przeprowadzenia procedur konserwacji i naprawy zgodnie z obowiązującymi podręcznikami i instrukcjami.
5. wykorzystywać informacje techniczne i dokumentować procedury techniczne.	1. Znajomość dokumentacji technicznej i podręczników technicznych. 2. Umiejętność dokumentowania prac konserwacyjnych.

5. Konserwacja i naprawa

5.1. Marynarz musi być w stanie pomagać kierownictwu jednostki pływającej w konserwacji i naprawie jednostki pływającej, jej urządzeń oraz jej sprzętu.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. pracować z różnymi rodzajami materiałów i narzędzi wykorzystywanych w operacjach konserwacji i naprawy;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wymaganych narzędzi i zasad konserwacji sprzętu oraz zasad bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska. 2. Umiejętność stosowania odpowiednich metod konserwacji jednostki pływającej, w tym umiejętność wyboru różnych materiałów. 3. Umiejętność prawidłowej konserwacji i prawidłowego przechowywania narzędzi oraz sprzętu do konserwacji. 4. Umiejętność przeprowadzenia konserwacji zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska.
2. chronić zdrowie i środowisko podczas przeprowadzania konserwacji i napraw;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość obowiązujących procedur czyszczenia i konserwacji oraz zasad higieny. 2. Umiejętność sprzątnięcia wszystkich pomieszczeń mieszkalnych i sterówki oraz utrzymywania pomieszczeń wewnętrznych w odpowiednim stanie zgodnie z zasadami higieny, w tym odpowiedzialność za swoje pomieszczenie mieszkalne. 3. Umiejętność sprzątnięcia siłowni i czyszczenia silników przy użyciu wymaganych materiałów do czyszczenia. 4. Umiejętność czyszczenia i ochrony części zewnętrznych, kadłuba i pokładów jednostki pływającej w prawidłowej kolejności, przy użyciu wymaganych materiałów – zgodnie z zasadami ochrony środowiska. 5. Umiejętność zadbania o unieszkodliwienie odpadów z jednostki pływającej i odpadów bytowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska.
3. przeprowadzać konserwację urządzeń technicznych zgodnie z instrukcjami technicznymi;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość instrukcji technicznych dotyczących konserwacji i programów konserwacji. 2. Umiejętność dbania o wszelkie wyposażenie techniczne zgodnie z instrukcjami i korzystania z programów konserwacji (w tym cyfrowych) pod nadzorem.
4. posługiwać się drutami i linami w bezpieczny sposób;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość cech różnych rodzajów lin i drutów. 2. Umiejętność korzystania z nich i ich przechowywania zgodnie z praktykami i zasadami bezpieczeństwa pracy.
5. wiązać węzły i sploty zgodnie z ich przeznaczeniem oraz przeprowadzać ich konserwację;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w celu zapewnienia bezpiecznego holowania i sprzęgania, przy wykorzystaniu środków dostępnych na pokładzie. 2. Umiejętność łączenia drutów i lin. 3. Umiejętność stosowania węzłów zgodnie z ich przeznaczeniem. 4. Konserwacja drutów i lin.
6. przygotowywać i wykonywać plany prac jako członek zespołu i sprawdzać wyniki.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość zasad pracy zespołowej. 2. Umiejętność samodzielnego przeprowadzania konserwacji i prostych napraw w ramach zespołu. 3. Umiejętność przeprowadzania bardziej złożonych napraw pod nadzorem. 4. Stosowanie różnych metod pracy, w tym pracy zespołowej, zgodnie z instrukcjami bezpieczeństwa. 5. Umiejętność przeprowadzenia oceny jakości pracy.

6. Komunikacja

6.1. Marynarz musi być w stanie komunikować się w kwestiach ogólnych i zawodowych, co obejmuje umiejętność stosowania znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. korzystać z systemów informacyjnych i komunikacyjnych;	1. Znajomość instalacji komunikacyjnej służącej do wewnętrznej komunikacji na jednostce pływającej lub komunikacji za pośrednictwem terminali, systemu telefonii (komórkowej), systemu radiowego, systemu telewizji (satelitarnej) i systemu kamer jednostki pływającej. 2. Umiejętność korzystania z systemu telefonii (komórkowej) jednostki pływającej, systemu radiowego, systemu telewizji (satelitarnej) i systemu kamer jednostki pływającej. 3. Znajomość zasad funkcjonowania systemu AIS śródlądowego. 4. Umiejętność wykorzystania danych z systemu AIS śródlądowego w celu nawiązania kontaktu z inną jednostką pływającą.
2. wykonywać różne zadania, korzystając z różnego rodzaju urządzeń cyfrowych, usług informacyjnych (takich jak usługi informacji rzecznej (RIS)) oraz systemów komunikacyjnych;	1. Znajomość urządzeń cyfrowych dostępnych w ramach żegluga śródlądowej. 2. Umiejętność korzystania z urządzeń cyfrowych jednostki pływającej zgodnie z instrukcjami w celu wykonywania prostych zadań.
3. gromadzić i przechowywać dane, w tym sporządzać kopie zapasowe i aktualizacje danych;	1. Znajomość systemu komunikacyjnego jednostki pływającej do celów gromadzenia, przechowywania i aktualizacji danych. 2. Umiejętność przetwarzania danych pod ścisłym nadzorem.
4. przestrzegać instrukcji dotyczących ochrony danych osobowych;	1. Znajomość przepisów dotyczących ochrony danych osobowych i tajemnicy zawodowej. 2. Umiejętność przetwarzania danych zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych i tajemnicą zawodową.
5. przedstawiać fakty z wykorzystaniem terminologii technicznej;	1. Znajomość wymaganej terminologii technicznej i żeglarskiej, jak również terminologii związanej z aspektami społecznymi w znormalizowanych zwrotach komunikacyjnych. 2. Umiejętność stosowania wymaganej terminologii technicznej i żeglarskiej, jak również terminologii związanej z aspektami społecznymi w znormalizowanych zwrotach komunikacyjnych.
6. uzyskać informacje żeglarskie i techniczne w celu utrzymania bezpieczeństwa żegluga.	1. Znajomość dostępnych źródeł informacji. 2. Umiejętność korzystania ze źródeł informacji, aby uzyskać niezbędne informacje żeglarskie i techniczne w celu utrzymania bezpieczeństwa żegluga.

6.2. Marynarz musi być otwarty na kontakty z ludźmi.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. postępować zgodnie z instrukcjami i komunikować się z innymi w zakresie obowiązków pokładowych;	1. Znajomość znaczenia poleceń wydawanych przez kierownictwo jednostki pływającej, formalnych i nieformalnych instrukcji, zasad i procedur oraz znaczenia bycia przykładem do naśladowania dla niedoświadczonych członków załogi. 2. Umiejętność wykonywania poleceń wydawanych przez kierownictwo jednostki pływającej oraz innych instrukcji i przestrzegania zasad, a także wspierania niedoświadczonych członków załogi. 3. Znajomość regulaminu przedsiębiorstwa lub zasad obowiązujących na pokładzie. 4. Umiejętność przestrzegania regulaminu przedsiębiorstwa lub zasad obowiązujących na pokładzie.
2. współtworzyć dobre stosunki międzyludzkie i współpracować z innymi osobami na pokładzie;	1. Znajomość różnorodności kulturowej. 2. Umiejętność akceptacji różnych norm, wartości i zwyczajów kulturowych. 3. Umiejętność pracy i życia w zespole.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	4. Umiejętność uczestniczenia w spotkaniach zespołu i wykonywania przydzielonych zadań. 5. Znajomość znaczenia szacunku dla pracy zespołowej. 6. Umiejętność poszanowania różnic płciowych i kulturowych oraz zgłaszania powiązanych problemów, w tym mobbingu i napastowania (molestowania seksualnego).
3. akceptować odpowiedzialność społeczną, warunki zatrudnienia, indywidualne prawa i obowiązki; dostrzegać zagrożenia związane z nadużywaniem alkoholu i środków odurzających oraz odpowiednio reagować na uchybienia i niebezpieczeństwa;	1. Umiejętność rozpoznania uchybień i potencjalnych niebezpieczeństw. 2. Umiejętność aktywnego reagowania na uchybienia i potencjalne niebezpieczeństwa. 3. Umiejętność samodzielnego wykonywania pracy zgodnie z instrukcjami. 4. Znajomość indywidualnych praw i obowiązków pracowników. 5. Znajomość zagrożeń związanych ze spożywaniem alkoholu i używaniem środków odurzających w środowisku pracy i środowisku społecznym. (Znajomość przepisów porządkowych dotyczących toksykologii). 6. Umiejętność rozpoznania zagrożeń dla bezpiecznej eksploatacji jednostki pływającej związanych z alkoholem i środkami odurzającymi.
4. zaplanować, zakupić i przygotować proste posiłki.	1. Znajomość możliwości zaopatrzenia w żywność i zasad zdrowego odżywiania. 2. Umiejętność przygotowania prostych posiłków z zachowaniem zasad higieny.

7. Zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochrona środowiska

7.1. Marynarz musi być w stanie przestrzegać zasad bezpieczeństwa pracy, rozumieć znaczenie przepisów w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa oraz znaczenie ochrony środowiska.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. pracować zgodnie z instrukcjami i zasadami dotyczącymi bezpieczeństwa pracy i zapobiegania wypadkom;	1. Znajomość korzyści wynikających ze stosowania praktyk z zakresu bezpieczeństwa pracy. 2. Znajomość charakteru zagrożeń na pokładzie. 3. Umiejętność zapobiegania niebezpieczeństwom związanym z zagrożeniami na pokładzie, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • ruchy jednostki pływającej; • zapewnienie bezpiecznego wejścia na pokład jednostki pływającej i zejścia z jej pokładu (np. schodnią, łodzią towarzyszącą); <ul style="list-style-type: none"> • bezpieczne sztauowanie ruchomych obiektów; • praca z maszynami; • rozpoznawanie zagrożeń elektrycznych; • środki ostrożności z zakresu ochrony przeciwpożarowej i gaszenie pożarów; • profesjonalne wykorzystanie narzędzi ręcznych; • profesjonalne wykorzystanie przenośnych elektronarzędzi; • przestrzeganie zasad ochrony zdrowia i higieny; • usuwanie zagrożeń mogących prowadzić do poślizgnięcia się, upadku i potknięcia się. 4. Znajomość odpowiednich instrukcji dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy podczas operacji, które odbywają się na pokładzie. 5. Znajomość obowiązujących przepisów dotyczących bezpiecznych i zrównoważonych warunków pracy. 6. Umiejętność zapobiegania wypadkom podczas operacji mogących stanowić zagrożenie dla personelu lub jednostki pływającej, związanych z: <ul style="list-style-type: none"> • załadunkiem lub wyładunkiem ładunków; • cumowaniem i odcumowywaniem; • pracą na dużych wysokościach; • pracą z chemikaliami; • pracą z akumulatorami; • przebywaniem w siłowni;

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	<ul style="list-style-type: none"> • podnoszeniem ładunków (ręcznie i mechanicznie); • wchodzeniem do pomieszczeń zamkniętych i pracą w takich pomieszczeniach. 7. Umiejętność rozumienia poleceń i komunikowania się z innymi w odniesieniu do obowiązków pokładowych.
2. korzystać ze środków ochrony indywidualnej w celu zapobiegania wypadkom;	1. Znajomość środków ochrony indywidualnej. 2. Umiejętność korzystania ze środków ochrony indywidualnej, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • środków ochrony oczu; • środków ochrony dróg oddechowych; • środków ochrony uszu; • środków ochrony głowy; • odzieży ochronnej.
3. stosować wymagane środki ostrożności przed wejściem do pomieszczeń zamkniętych.	1. Znajomość zagrożeń związanych z wejściem do pomieszczeń zamkniętych. 2. Znajomość środków ostrożności, które należy zastosować, oraz testów lub pomiarów, które należy przeprowadzić w celu ustalenia, czy pomieszczenie zamknięte jest strefą wolną od zagrożeń, oraz podczas pracy w takim pomieszczeniu. 3. Umiejętność zastosowania się do instrukcji bezpieczeństwa przed wejściem do określonych pomieszczeń na pokładzie, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • ładowni; • koferdamów; • przestrzeni międzykadłubowych jednostek podwójnokadłubowych. 4. Umiejętność stosowania środków ostrożności dotyczących pracy w pomieszczeniach zamkniętych.

7.2. Marynarz musi mieć świadomość znaczenia szkoleń na pokładzie oraz działać natychmiast w przypadku sytuacji nadzwyczajnej.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. w sytuacjach nadzwyczajnych postępować zgodnie z obowiązującymi instrukcjami i procedurami;	1. Znajomość różnych rodzajów sytuacji nadzwyczajnych. 2. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w przypadku alarmu. 3. Znajomość procedur obowiązujących w razie wypadku. 4. Umiejętność postępowania zgodnie z instrukcjami i procedurami.
2. udzielić pierwszej pomocy medycznej;	1. Znajomość ogólnych zasad pierwszej pomocy, w tym sprawdzenie struktury anatomicznej i funkcji organizmu na pokładzie jednostki pływającej po dokonaniu oceny sytuacji. 2. Umiejętność utrzymania kondycji fizycznej i psychicznej oraz higieny osobistej w przypadku udzielania pierwszej pomocy. 3. Znajomość odpowiednich środków mających zastosowanie w razie wypadku zgodnie z uznanymi najlepszymi praktykami. 4. Umiejętność dokonania oceny potrzeb ofiar i oceny zagrożeń dla własnego bezpieczeństwa. 5. Umiejętność wykonania wymaganych czynności w przypadku sytuacji nadzwyczajnej, w tym: <ol style="list-style-type: none"> a) ułożenie ofiary; b) zastosowanie metod resuscytacji; c) kontrola krwawienia; d) zastosowanie odpowiednich środków z zakresu pierwszej pomocy w przypadku zapaści krążeniowej; e) zastosowanie odpowiednich środków w przypadku przypaleń i oparzeń, w tym wypadków spowodowanych przez prąd; f) pomoc ofierze i jej transport.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	6. Umiejętność improwizacji w przypadku braku bandażu i wykorzystania materiałów znajdujących się w zestawie ratunkowym.
3. stosować środki ochrony indywidualnej i pokładowe wyposażenie ratunkowe oraz przeprowadzać ich konserwację;	1. Wiedza na temat okresowych kontroli środków ochrony osobistej, dróg ewakuacyjnych i sprzętu ratowniczego w odniesieniu do funkcji, uszkodzeń, zużycia i innych wad. 2. Umiejętność reagowania w przypadku stwierdzenia wad, w tym zastosowania odpowiednich procedur komunikacyjnych. 3. Umiejętność korzystania z indywidualnych środków ratunkowych, na przykład: • kół ratunkowych, w tym odpowiedniego wyposażenia, oraz • kamizelek ratunkowych, w tym odpowiedniego wyposażenia kamizelek ratunkowych, takiego jak światła stałe lub migające i gwizdki trwale zamocowane za pomocą sznurka. 4. Znajomość funkcji łodzi towarzyszącej. 5. Umiejętność przygotowania, wodowania, sterowania, podnoszenia i sztauowania łodzi towarzyszącej.
4. udzielić pomocy w przypadku przeprowadzania operacji ratowniczych i pływać;	1. Umiejętność udzielenia pomocy ofierze i jej przetransportowania. 2. Umiejętność wykorzystania umiejętności pływackich do przeprowadzenia operacji ratowniczych.
5. korzystać z dróg ewakuacyjnych;	Umiejętność utrzymania wolnego dostępu do dróg ewakuacyjnych (zgodnie ze specyfiką statku).
6. korzystać z wewnętrznych systemów łączności w sytuacjach nadzwyczajnych i z systemów alarmowych.	Umiejętność korzystania z systemów i urządzeń łączności w sytuacjach nadzwyczajnych oraz systemów i urządzeń alarmowych.

7.3. Marynarz musi być w stanie podejmować środki ostrożności w celu zapobiegania pożarom oraz prawidłowo korzystać z urządzeń gaśniczych.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozróżnić elementy pożaru oraz rodzaje i źródła zapłonu;	1. Znajomość potencjalnych przyczyn pożaru w trakcie różnych działań, jak również znajomość klasyfikacji pożarów zgodnie z normą europejską EN lub równoważną. 2. Znajomość elementów procesu spalania. 3. Umiejętność zastosowania podstawowych zasad gaszenia pożaru.
2. zastosować różne rodzaje gaśnic;	1. Znajomość różnych cech i klas gaśnic. 2. Umiejętność zastosowania różnych metod gaszenia pożaru oraz wykorzystania sprzętu gaśniczego i stałych instalacji gaśniczych, uwzględniając na przykład: • zastosowanie różnych rodzajów gaśnic przenośnych oraz • wpływ wiatru przy zbliżaniu się do ognia.
3. postępować zgodnie z pokładowymi procedurami i organizacją gaszenia pożarów;	1. Znajomość pokładowych systemów służących do gaszenia pożarów. 2. Umiejętność zwalczania ognia oraz stosowania odpowiednich środków z zakresu powiadamiania.
4. postępować zgodnie z instrukcjami dotyczącymi: wyposażenia osobistego, metod, środków i procedur gaśniczych w trakcie przeprowadzania operacji gaszenia pożaru i operacji ratowniczej.	1. Znajomość procedur służących uniknięciu osobistego zagrożenia. 2. Umiejętność postępowania zgodnie z procedurą awaryjną.

7.4. Marynarz musi być w stanie wykonywać obowiązki z uwzględnieniem znaczenia ochrony środowiska.

Marynarz musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. chronić środowisko zgodnie z odpowiednimi przepisami;	1. Znajomość przepisów krajowych i międzynarodowych dotyczących ochrony środowiska. 2. Umiejętność korzystania z dostępnej dokumentacji i systemów informacyjnych dotyczących kwestii środowiskowych zgodnie z instrukcjami. 3. Znajomość konsekwencji ewentualnych wycieków, przecieków lub uwolnienia substancji zanieczyszczających do środowiska. 4. Znajomość towarów niebezpiecznych i klasyfikacji w odniesieniu do aspektów środowiskowych.
2. stosować środki ostrożności w celu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska;	1. Znajomość ogólnych środków ostrożności mających na celu zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska. 2. Umiejętność stosowania ogólnych środków ostrożności i procedur bezpiecznego bunkrowania. 3. Umiejętność podejmowania działań zgodnie z instrukcjami w przypadku kolizji, na przykład poprzez tamowanie wycieków.
3. efektywnie wykorzystywać zasoby;	1. Znajomość sposobów efektywnego zużycia paliwa. 2. Umiejętność wykorzystania materiałów w sposób oszczędny i energooszczędny.
4. unieszkodliwiać odpady w sposób ekologiczny.	1. Znajomość obowiązujących przepisów dotyczących odpadów. 2. Umiejętność przeprowadzania operacji gromadzenia, odprowadzania i unieszkodliwiania: <ul style="list-style-type: none"> • olejów i smarów z jednostki pływającej; • pozostałości ładunku; oraz • innych rodzajów odpadów.

II. STANDARDY KOMPETENCJI DLA POZIOMU ZARZĄDZANIA

0. Nadzór

Kapitan musi być w stanie wydawać polecenia innym członkom załogi pokładowej oraz kontrolować wykonywane przez nich zadania, o których mowa w sekcji 1 załącznika II do dyrektywy (UE) 2017/2397, co oznacza, że musi posiadać odpowiednie umiejętności dotyczące wykonywania tych zadań.

Osoby pragnące uzyskać kwalifikację kapitana muszą wykazać się kompetencjami wymienionymi w poniższych sekcjach 0.1–7.4, chyba że podjęły jeden z następujących kroków:

- ukończyły zatwierdzony program szkolenia oparty na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego;
- przeszły pomyślnie ocenę kompetencji przeprowadzoną przez organ administracyjny, mającą na celu weryfikację, czy spełnione zostały standardy kompetencji dla poziomu operacyjnego.

0.1. Nawigacja

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zademonstrować przeprowadzanie operacji cumowania, odcumowania i holowania;	1. Wiedza na temat urządzeń, materiałów i procedur stosowanych w celu przeprowadzenia operacji cumowania, odcumowania i holowania. 2. Umiejętność wykorzystywania materiałów dostępnych na pokładzie, takich jak wciągarki, pachoły, liny i druty, z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 3. Umiejętność komunikowania się ze sterówką za pośrednictwem systemów komunikacji wewnętrznej i sygnałów ręcznych.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Wiedza na temat skutków ruchu wody wokół jednostki pływającej i lokalnych skutków dla warunków uprawiania żeglugi, w tym wpływu przegłębenia i płytkowozia na zanurzenie jednostki pływającej. 5. Wiedza na temat wpływu ruchu wody na jednostkę pływającą podczas wykonywania manewrów, w tym skutków wzajemnego oddziaływania, gdy dwie jednostki pływające mijają się lub wyprzedzają na wąskich szlakach żeglownych, oraz skutków wzajemnego oddziaływania na zacumowaną jednostkę pływającą, gdy inna jednostka pływająca przepływa szlakiem żeglownym w niewielkiej odległości.
<ol style="list-style-type: none"> 2. zademonstrować przeprowadzanie operacji sprzęgania zestawu pchanego; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat urządzeń, materiałów i procedur stosowanych do przeprowadzania operacji sprzęgania. 2. Umiejętność połączenia i rozdzielenia zestawu pchacz-barka z wykorzystaniem wymaganego sprzętu i wymaganych materiałów. 3. Umiejętność wykorzystywania sprzętu i materiałów dostępnych na pokładzie do przeprowadzania operacji sprzęgania z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 4. Umiejętność komunikowania się z członkami załogi pokładowej zaangażowanymi w operacje sprzęgania zestawu pchanego.
<ol style="list-style-type: none"> 3. zademonstrować przeprowadzanie operacji kotwiczenia; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat urządzeń, materiałów i procedur stosowanych do przeprowadzania operacji kotwiczenia. 2. Umiejętność zademonstrowania manewrów kotwiczenia: przygotowanie urządzeń kotwicznych do przeprowadzenia operacji kotwiczenia, prezentacja kotwicy, podanie wystarczającej ilości liny lub łańcucha w celu początkowego poluzowania oraz określenie, kiedy kotwica utrzymuje jednostkę pływającą na pozycji (trzymanie kotwicy), i zabezpieczenie kotwic po zakończeniu kotwiczenia oraz wykorzystywanie wleczenia kotwicy w różnych manewrach i posługiwanie się znakami kotwiczenia. 3. Umiejętność wykorzystywania sprzętu i materiałów dostępnych na pokładzie do przeprowadzania operacji kotwiczenia z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 4. Umiejętność komunikowania się ze sterówką za pośrednictwem systemów komunikacji wewnętrznej i sygnałów ręcznych.
<ol style="list-style-type: none"> 4. podjąć właściwe działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umiejętność natychmiastowego ostrzeżenia załogi jednostki pływającej i korzystania ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego. 2. Umiejętność zabezpieczenia wodoszczelności jednostki pływającej. 3. Umiejętność zademonstrowania i wykonywania prac zgodnie z listą kontrolną na pokładzie i w pomieszczeniach mieszkalnych, takich jak uszczelnianie i zabezpieczanie luków i ładowni.
<ol style="list-style-type: none"> 5. opisać różne rodzaje śluz i mostów w odniesieniu do ich funkcjonowania; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość kształtu, układu i wyposażenia śluz i mostów, śluzowania (procesu śluzowania), rodzajów wrót śluz, pachołów i schodów itp. 2. Umiejętność wyjaśnienia i zademonstrowania obowiązujących procedur członkom załogi pokładowej podczas przepływania przez śluzy, jazy i pod mostami.
<ol style="list-style-type: none"> 6. przestrzegać przepisów ogólnych, stosować sygnały, znaki i system znakowania. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość przepisów porządkowych mających zastosowanie do odpowiednich śródlądowych dróg wodnych. 2. Umiejętność obsługi i konserwacji dziennego i nocnego systemu znakowania, znaków i sygnałów dźwiękowych stosowanych na jednostce pływającej. 3. Znajomość systemu oznakowania nawigacyjnego i znakowania według SIGNI i IALA, część A. Kapitan musi być w stanie:

0.2. Eksploatacja jednostki pływającej

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozróżnić rodzaje jednostek pływających;	1. Znajomość najpowszechniejszych rodzajów jednostek pływających, w tym konwojów wykorzystywanych w europejskiej żegludzie śródlądowej oraz ich odpowiedniej konstrukcji, wymiarów i pojemności. 2. Umiejętność wyjaśnienia cech najpowszechniejszych rodzajów jednostek pływających, w tym konwojów wykorzystywanych w europejskiej żegludzie śródlądowej.
2. stosować wiedzę na temat dokumentacji wymaganej do eksploatacji jednostki pływającej.	1. Znajomość obowiązkowej dokumentacji jednostki pływającej. 2. Umiejętność wyjaśnienia znaczenia dokumentacji w odniesieniu do wymogów i przepisów międzynarodowych i krajowych.

0.3. Obsługa ładunków, sztauowanie i transport pasażerski

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. wyjaśnić procedury dotyczące oznakowania towarów niebezpiecznych i bezpiecznego transportu pasażerskiego wynikające z Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN);	1. Umiejętność wyjaśnienia oznakowania towarów niebezpiecznych zgodnie z ADN. 2. Umiejętność wyjaśnienia procedur dotyczących bezpiecznego transportu pasażerskiego, w tym stosowania rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. 3. Umiejętność skutecznego komunikowania się z pasażerami.
2. wyjaśnić i zademonstrować sposób korzystania z systemu balastowego;	1. Znajomość funkcji i sposobu korzystania z systemu balastowego. 2. Umiejętność wyjaśnienia sposobu korzystania z systemu balastowego, na przykład poprzez napełnianie lub opróżnianie zbiorników balastowych.
3. sprawdzić ilość ładunku.	1. Znajomość manualnych i technicznych metod określania masy ładunku na różnych rodzajach jednostek pływających. 2. Umiejętność zastosowania metod określania ilości załadowanego lub rozładowanego ładunku. 3. Umiejętność obliczenia ilości ładunku płynnego za pomocą sondowania i/ lub tabel zbiorników.

0.4. Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. obsługiwać maszyny, w tym pompy, systemy rurociągów, systemy zęzowe i balastowe;	1. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w celu bezpiecznej eksploatacji maszyn, oraz systemów zęzowych i balastowych, jak również wiedza na temat właściwego unieszkodliwiania odpadów. 2. Umiejętność obsługiwania i kontrolowania maszyn znajdujących się w siłowni zgodnie z procedurami. 3. Umiejętność wyjaśnienia bezpiecznego funkcjonowania, obsługiwania i bezpiecznej konserwacji systemów zęzowych i balastowych, w tym: zgłaszanie incydentów związanych z operacjami transferu oraz umiejętność prawidłowego pomiaru i zgłoszenia poziomów napełnienia zbiornika.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	4. Umiejętność przygotowania i przeprowadzenia operacji wyłączenia silników po ich eksploatacji. 5. Umiejętność obsługi systemów pomp zęzowych, balastowych i ładunkowych. 6. Umiejętność wyjaśnienia konieczności gromadzenia, przechowywania i odprowadzania odpadów w prawidłowy i bezpieczny sposób. 7. Umiejętność obsługi układów hydraulicznych i pneumatycznych.
2. przygotować, uruchomić, podłączyć i wymienić generatory oraz kontrolować ich układy i zasilanie z łądu;	1. Znajomość instalacji energetycznej. 2. Umiejętność obsługi rozdzielnicy. 3. Umiejętność korzystania z zasilania z łądu.
3. korzystać z wymaganych narzędzi i materiałów;	1. Znajomość cech i ograniczeń procesów, materiałów i narzędzi stosowanych do konserwacji i naprawy silników i sprzętu. 2. Umiejętność stosowania procedur z zakresu bezpieczeństwa pracy.
4. przeprowadzać codzienną konserwację silników głównych, maszyn pomocniczych i systemów sterowania;	Umiejętność konserwacji siłowni, silnika głównego, głównych maszyn, urządzeń pomocniczych i systemów sterowania oraz dbania o te elementy.
5. przeprowadzać codzienną konserwację maszyn, w tym pomp, systemów rurociągów, systemów zęzowych i balastowych.	Umiejętność konserwacji pomp, systemów rurociągów, systemów zęzowych i balastowych oraz dbania o te pompy i systemy.

0.5. Konserwacja i naprawa

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. chronić zdrowie i środowisko podczas przeprowadzania konserwacji i napraw;	1. Znajomość obowiązujących procedur czyszczenia i konserwacji oraz zasad higieny. 2. Umiejętność sprzątnięcia wszystkich pomieszczeń mieszkalnych i sterówki oraz utrzymywania pomieszczeń wewnętrznych we właściwy sposób zgodnie z zasadami higieny, w tym odpowiedzialność za swoje pomieszczenie mieszkalne. 3. Umiejętność sprzątnięcia siłowni i czyszczenia silników przy użyciu odpowiednich materiałów do czyszczenia. 4. Umiejętność czyszczenia i ochrony części zewnętrznych, kadłuba i pokładów jednostki pływającej w prawidłowej kolejności, przy użyciu odpowiednich materiałów – zgodnie z zasadami ochrony środowiska. 5. Umiejętność zadbania o unieszkodliwienie odpadów z jednostki pływającej i odpadów bytowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska.
2. przeprowadzać konserwację urządzeń technicznych zgodnie z instrukcjami technicznymi;	1. Znajomość instrukcji technicznych dotyczących konserwacji i programów napraw. 2. Umiejętność dbania o wszelkie wyposażenie techniczne zgodnie z instrukcjami technicznymi. 3. Umiejętność korzystania z programów konserwacji (w tym cyfrowych) pod nadzorem.
3. posługiwać się drutami i linami w bezpieczny sposób;	1. Znajomość cech różnych rodzajów lin i drutów. 2. Umiejętność korzystania z nich i ich przechowywania zgodnie z metodami i zasadami z zakresu bezpieczeństwa pracy.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
4. wiązać węzły i sploty zgodnie z ich przeznaczeniem oraz przeprowadzać ich konserwację.	1. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w celu zapewnienia bezpiecznego holowania i sprzęgania, przy wykorzystaniu środków dostępnych na pokładzie. 2. Umiejętność łączenia drutów i lin. 3. Umiejętność stosowania węzłów zgodnie z ich przeznaczeniem. 4. Umiejętność konserwacji drutów i lin.

0.6. Komunikacja

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przedstawiać fakty z wykorzystaniem terminologii technicznej.	1. Znajomość wymaganej terminologii technicznej i żeglarskiej, jak również terminologii związanej z aspektami społecznymi w znormalizowanych zwrotach komunikacyjnych. 2. Umiejętność stosowania wymaganej terminologii technicznej i żeglarskiej, jak również terminologii związanej z aspektami społecznymi w znormalizowanych zwrotach komunikacyjnych.

0.7. Zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochrona środowiska

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. stosować zasady bezpieczeństwa pracy i zapobiegania wypadkom;	1. Znajomość metod z zakresu bezpieczeństwa pracy. 2. Znajomość charakteru zagrożeń na pokładzie. 3. Umiejętność zapobiegania niebezpieczeństwom związanym z zagrożeniami na pokładzie, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • ruchy jednostki pływającej; • zapewnienie bezpiecznego wejścia na pokład jednostki pływającej i zejścia z jej pokładu (np. schodnią, łodzią towarzyszącą); • bezpieczne sztautowanie ruchomych obiektów; • praca z maszynami; • rozpoznawanie zagrożeń elektrycznych; • środki ostrożności z zakresu ochrony przeciwpożarowej i gaszenie pożarów; • profesjonalne wykorzystanie narzędzi ręcznych; • profesjonalne wykorzystanie przenośnych elektronarzędzi; • przestrzeganie zasad ochrony zdrowia i higieny; • usuwanie zagrożeń mogących prowadzić do poślizgnięcia się, upadku i potknięcia się. 4. Znajomość odpowiednich instrukcji dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy podczas operacji, które odbywają się na pokładzie. 5. Znajomość obowiązujących przepisów dotyczących bezpiecznych i zrównoważonych warunków pracy. 6. Umiejętność zapobiegania działaniom mogącym stanowić zagrożenie dla personelu lub jednostki pływającej, związanym np. z: <ul style="list-style-type: none"> • załadunkiem lub wyładunkiem ładunków; • cumowaniem i odcumowywaniem; • pracą na dużych wysokościach; • pracą z chemikaliami; • pracą z akumulatorami; • przebywaniem w siłowni; • podnoszeniem ładunków (ręcznie i mechanicznie); • wchodzeniem do pomieszczeń zamkniętych i pracą w takich pomieszczeniach.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. korzystać ze środków ochrony indywidualnej w celu zapobiegania wypadkom;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość procedur korzystania z niezbędnego wyposażenia w celu bezpiecznej pracy na pokładzie. 2. Umiejętność korzystania ze środków ochrony indywidualnej, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • środków ochrony oczu; • środków ochrony dróg oddechowych; • środków ochrony uszu; • środków ochrony głowy; • odzieży ochronnej.
3. pływać i udzielić pomocy w przypadku przeprowadzania operacji ratowniczych;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umiejętność wykorzystania umiejętności pływackich do przeprowadzenia operacji ratowniczych. 2. Umiejętność korzystania ze sprzętu ratowniczego w przypadku przeprowadzania operacji ratowniczych. 3. Umiejętność udzielenia pomocy ofierze i jej przetransportowania.
4. korzystać z dróg ewakuacyjnych;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość procedur, których należy przestrzegać w razie ewakuacji (zgodnie ze specyfiką statku). 2. Umiejętność utrzymania wolnego dostępu do dróg ewakuacyjnych.
5. korzystać z wewnętrznych systemów łączności w sytuacjach nadzwyczajnych i z systemów alarmowych;	Umiejętność korzystania z systemów i urządzeń łączności w sytuacjach nadzwyczajnych oraz systemów i urządzeń alarmowych.
6. rozróżnić elementy pożaru oraz rodzaje i źródła zapłonu;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość potencjalnych przyczyn pożaru w trakcie różnych działań, jak również znajomość klasyfikacji pożarów zgodnie z normą europejską EN lub równoważną. 2. Znajomość elementów procesu spalania. 3. Umiejętność zastosowania podstawowych procedur gaszenia pożaru.
7. rozróżnić i zastosować różne rodzaje gaśnic;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość różnych cech i klas gaśnic. 2. Umiejętność zastosowania różnych metod gaszenia pożaru oraz sprzętu gaśniczego i stałych instalacji gaśniczych, na przykład: <ul style="list-style-type: none"> • klasy gaśnic; • zastosowanie różnych rodzajów gaśnic przenośnych; • wpływ wiatru przy zbliżaniu się do ognia.
8. udzielić pierwszej pomocy medycznej.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość ogólnych zasad pierwszej pomocy, w tym sprawdzenie struktury anatomicznej i funkcji organizmu na pokładzie jednostki pływającej po dokonaniu oceny sytuacji. 2. Umiejętność utrzymania kondycji fizycznej i psychicznej oraz higieny osobistej w przypadku udzielania pierwszej pomocy. 3. Znajomość odpowiednich środków mających zastosowanie w razie wypadku zgodnie z uznanymi najlepszymi praktykami. 4. Umiejętność dokonania oceny potrzeb ofiar i oceny zagrożeń dla własnego bezpieczeństwa. 5. Umiejętność wykonania wymaganych czynności w przypadku sytuacji nadzwyczajnej, w tym: <ol style="list-style-type: none"> a) ułożenie ofiary; b) zastosowanie metod resuscytacji; c) kontrola krwawienia; d) zastosowanie odpowiednich środków z zakresu pierwszej pomocy w przypadku zapaści krążeniowej; e) zastosowanie odpowiednich środków w przypadku przypaleń i oparzeń, w tym wypadków spowodowanych przez prąd; f) pomoc ofierze i jej transport. 6. Umiejętność improwizacji w przypadku braku bandaży i materiałów w zestawie ratunkowym.

1. Nawigacja

1.1. Kapitan musi być w stanie zaplanować rejs i uprawiać żeglugę na śródlądowych drogach wodnych, co obejmuje umiejętność wyboru najbardziej logicznej, ekonomicznej i ekologicznej trasy żeglugowej, aby dotrzeć do miejsca załadunku i wyładunku, przy uwzględnieniu mających zastosowanie przepisów ruchu i uzgodnionego zestawu przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. uprawiać żeglugę na europejskich śródlądowych drogach wodnych, w tym przez śluzy i pod mostami, zgodnie z umowami w sprawie żeglugi zawartymi z agentem;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość krajowych i międzynarodowych dróg wodnych wykorzystywanych w żegludzie śródlądowej, położenia geograficznego rzek, kanałów, portów morskich i śródlądowych oraz związku z przepływami ładunków. 2. Wiedza na temat klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych oraz wymiarów drogi wodnej w odniesieniu do wymiarów jednostki pływającej według Międzynarodowego Forum Transportu, z wykorzystaniem nowoczesnych systemów informacyjnych. 3. Umiejętność obliczenia stanu wody, głębokości, zanurzenia i wysokości statku nad powierzchnią wody, z wykorzystaniem odpowiednich źródeł informacji. 4. Umiejętność obliczenia odległości i czasu żeglugi z wykorzystaniem źródeł informacji dotyczących odległości, śluz, ograniczeń oraz prędkości lub czasu żeglugi. 5. Wiedza na temat odpowiedzialności i ubezpieczenia. 6. Umiejętność udzielania instrukcji członkom załogi i personelowi pokładowemu w zakresie bezpiecznego wykonywania zadań.
2. przestrzegać przepisów ruchu żeglugo­wego na śródlądowych drogach wodnych w celu uniknięcia uszkodzeń i stosować te przepisy;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość przepisów drogowych, takich jak uzgodniony zestaw przepisów mających zastosowanie w żegludzie śródlądowej, odnoszących się do śródlądowej drogi wodnej, którą się żegluje, w celu uniknięcia uszkodzeń (np. kolizji). 2. Umiejętność stosowania odpowiednich przepisów ruchu mających zastosowanie do drogi wodnej, którą się żegluje.
3. uwzględnić ekonomiczne i ekologiczne aspekty eksploatacji jednostki pływającej w celu efektywnego wykorzystywania jednostki pływającej i poszanowania środowiska;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość aspektów środowiskowych podczas żeglugi po śródlądowych drogach wodnych. 2. Umiejętność prowadzenia zrównoważonej pod względem środowiskowym i oszczędnej żeglugi w odniesieniu do np. efektywności paliwowej, bunkrowania, poziomów emisji, skutków płytkowodzia, przyłączania do systemu zasilania energią elektryczną z lądu i gospodarowania odpadami.
4. uwzględnić struktury techniczne i profile dróg wodnych oraz stosować środki ostrożności;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wpływu konstrukcji inżynierskich, profili dróg wodnych i prac ochronnych na nawigację. 2. Umiejętność nawigowania podczas przepływania przez różne rodzaje śluz i stosowania procedur śluzowania, przechodzenia pod różnymi rodzajami mostów, znajomość profili kanałów i rzek oraz korzystania z „bezpiecznych portów” i portów nocnych.
5. posługiwać się aktualnymi mapami, komunikatami dla kierowników statków lub marynarzy oraz innymi publikacjami;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość pomocy nawigacyjnych. 2. Umiejętność korzystania z pomocy nawigacyjnych w stosownych przypadkach, np. z satelitarnego systemu pozycjonowania. 3. Umiejętność korzystania z map żeglarskich z uwzględnieniem czynników dotyczących dokładności i odczytu mapy, takich jak data mapy, symbole, sondowanie, opis dna, głębokość i zero mapy (WGS84) oraz korzystanie z międzynarodowych norm dotyczących map, takich jak ECDIS śródlądowy. 4. Umiejętność korzystania z publikacji dotyczących żeglugi, takich jak komunikaty dla kierowników statków lub marynarzy, w celu gromadzenia niezbędnych informacji niezbędnych do bezpiecznej żeglugi, ustalenia wysokości pływ w dowolnym czasie, uzyskania informacji na temat lodu, wysokiego lub niskiego stanu wód, nabrzeży i wykazu portów.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
6. korzystać z odpowiednich narzędzi nadzoru ruchu i umieć je stosować.	1. Znajomość sygnałów. 2. Umiejętność stosowania znaków dziennych i nocnych, takich jak światła, w celu kierowania jednostką pływającą. Znajomość AIS śródlądowego, ECDIS śródlądowego, elektronicznego raportowania i komunikatów dla kierowników statków lub marynarzy, usług informacji rzecznej, nadzorowanego i nienadzorowanego systemu kontroli ruchu statków (VTS) oraz ich elementów. 3. Umiejętność korzystania z narzędzi informacji o ruchu.

1.2. Kapitan musi być w stanie stosować wiedzę na temat mających zastosowanie przepisów dotyczących obsady jednostek pływających, w tym również wiedzę na temat czasu odpoczynku oraz na temat składu załogi pokładowej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapewnić bezpieczną obsadę jednostki pływającej zgodnie z obowiązującymi przepisami, co obejmuje wiedzę na temat czasu odpoczynku oraz na temat składu załogi pokładowej	1. Znajomość minimalnych wymogów dotyczących obsady załogi oraz obowiązkowych kwalifikacji zawodowych członków załogi i personelu pokładowego. 2. Znajomość wymogów dotyczących stanu zdrowia i orzeczeń lekarskich członków załogi. 3. Znajomość procedury administracyjnej dotyczącej rejestrowania danych w żeglarskich książeczkach pracy. 4. Znajomość mających zastosowanie sposobów eksploatacji i minimalnego czasu odpoczynku. 5. Znajomość procedury administracyjnej dotyczącej rejestrowania danych w dzienniku pokładowym. 6. Znajomość przepisów dotyczących czasu pracy. 7. Znajomość wymogów dotyczących szczególnie zezwolenia. 8. Znajomość wymogów szczegółowych dotyczących obsady załogi w odniesieniu do statków objętych ADN, statków pasażerskich oraz jednostek pływających napędzanych LNG, w stosownych przypadkach. 9. Umiejętność udzielenia członkom załogi instrukcji dotyczących czasu rozpoczęcia i zakończenia służby.

1.3. Kapitan musi być w stanie uprawiać żeglugę i manewrować, zapewniając bezpieczną eksploatację jednostki pływającej we wszystkich warunkach na śródlądowych drogach wodnych, w tym również w sytuacjach dużego natężenia ruchu lub w sytuacjach – gdy inne jednostki pływające przewożą towary niebezpieczne – które wymagają podstawowej wiedzy na temat Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN).

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. prowadzić żeglugę i manewrować, uwzględniając geograficzne, hydrologiczne, meteorologiczne i morfologiczne cechy głównych śródlądowych dróg wodnych;	1. Znajomość hydrologicznych i morfologicznych cech głównych dróg wodnych, np. zlewni i powierzchniowego działu wodnego, rodzajów rzek w podziale na źródło wody, nachylenia i biegu rzeki, prędkości przepływu i linii nurtu, ludzkiej ingerencji w bieg rzeki. 2. Znajomość wpływu zjawisk pogodowych na główne śródlądowe drogi wodne, np. prognozy pogody i usług ostrzegawczych, skali Beauforta, okręgowego podziału ostrzeżeń przed wiatrem i burzami z uwzględnieniem takich czynników, jak ciśnienie atmosferyczne, wiatr, obszary wysokiego i niskiego ciśnienia, zachmurzenie, mgła, rodzaje i przejście frontów, ostrzeżenia przed lodem i ostrzeżenia o wysokim poziomie wody. 3. Umiejętność wykorzystania informacji geograficznych, hydrologicznych, meteorologicznych i morfologicznych.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. wydawać polecenia dotyczące cumowania i odcumowania jednostki pływającej oraz przeprowadzenia operacji holowania;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wymogów technicznych i dokumentów dotyczących operacji cumowania i holowania. 2. Umiejętność wszczęcia procedur dotyczących manewru cumowania i odcumowania oraz zapewnienia, aby wyposażenie różnych rodzajów jednostek pływających spełniało wymogi zawarte w świadectwie jednostki pływającej. 3. Umiejętność komunikowania się z personelem pokładowym, np. korzystania z systemów komunikacyjnych i sygnałów ręcznych.
3. zapewnić bezpieczny dostęp do jednostki pływającej;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wymogów technicznych dotyczących sprzętu zapewniającego dostęp do jednostki pływającej. 2. Umiejętność zorganizowania bezpiecznego dostępu do jednostki pływającej – niezależnie od tego, czy jest ona w ruchu, zacumowana lub zakotwiczona – oraz zastosowania np. schodów, schodni, łodzi towarzyszącej, sprzętu chroniącego przed upadkiem i oświetlenia.
4. stosować nowoczesne elektroniczne pomoce nawigacyjne;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość funkcji i działania pomocy nawigacyjnych. 2. Znajomość zasad działania, ograniczeń i źródeł błędów pomocy nawigacyjnych. 3. Umiejętność korzystania z żeglarskich czujników i wskaźników dostarczających informacji nawigacyjnych, np. (różnicowego) globalnego systemu pozycjonowania, położenia, kursu, prędkości, odległości, głębokości, ECDIS śródlądowego, radaru. 4. Umiejętność korzystania z usług informacji rzecznej (RIS) oraz technologii, np. AIS śródlądowego, ECDIS śródlądowego, elektronicznego raportowania i komunikatów dla kierowników statków, FIS (usług informacji o torach wodnych), TIS (usług informacji o ruchu), TMS (usług zarządzania ruchem), CAS (usług łagodzenia skutków katastrof), ITL (informacji dla logistyki transportu), ILE (informacji dla celów egzekwowania prawa), ST (statystyki), WCHD (opłat żeglugowych i portowych), a także korzystania z informacji dotyczących odległości i głębokości, również w połączeniu z radarem. 5. Umiejętność wykrycia błędnego przedstawienia informacji i zastosowania metod korygowania.
5. przestrzegać wymogów technicznych dotyczących żeglugi śródlądowej;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość struktury i treści obowiązujących wymogów technicznych oraz treści świadectwa jednostki pływającej. 2. Umiejętność wszczęcia procedur dotyczących kontroli i wydawania świadectw.
6. uwzględnić wpływ prądu, fal, wiatru i stanu wody na interakcje między jednostkami pływającymi, których kursy się przecinają, które idą wprost na siebie lub się wyprzedzają, jak również wzajemnego oddziaływania statek-ład (efekt kanałowy);	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wpływu fal, wiatru i prądu na pływającą, manewrującą lub stojącą jednostkę pływającą, w tym wpływu wiatru, np. wiatru bocznego, podczas manewrowania, również na nadbudówki i inne elementy powyżej poziomu pokładu jednostki pływającej, lub podczas wpływania do portów, śluz i na drugorzędne drogi wodne oraz wypływania z nich. 2. Znajomość wpływu prądu na pływającą, manewrującą i stojącą jednostkę pływającą na śródlądowych drogach wodnych, takiego jak wpływ prądu np. podczas manewrowania pod prąd lub z prądem bądź pustą lub załadowaną jednostką pływającą oraz przy np. wpływaniu do portów, śluz i na drugorzędne drogi wodne oraz wypływaniu z nich. 3. Znajomość wpływu ruchu wody podczas żeglowania, manewrowania i postoju, np. wpływu ruchu wody na zanurzenie w zależności od głębokości wody, i umiejętność reagowania na wpływ płytkowodzia, np. poprzez zmniejszenie prędkości żeglowania.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	4. Umiejętność uwzględniania skutków wzajemnego oddziaływania podczas żeglowania, manewrowania oraz postoju na wąskim szlaku żeglownym oraz rozumienia skutków wzajemnego oddziaływania w przypadku pustej lub załadowanej jednostki pływającej. 5. Znajomość skutków obsługi ładunków oraz warunków sztauowania podczas żeglowania, manewrowania i postoju w odniesieniu do stateczności. 6. Umiejętność uwzględnienia przegłębienia, kąta przechyłu, zalewania, zasady dźwigni, punktów ciężkości.
7. korzystać z układów napędowych i sterowniczych, jak również z odpowiednich systemów komunikacyjnych i alarmowych;	1. Znajomość układów napędowych, kierowniczych i sterowniczych oraz ich wpływu na sterowność. 2. Umiejętność korzystania z układów napędowych, kierowniczych i sterowniczych. 3. Znajomość urządzeń kotwicznych. 4. Umiejętność korzystania z kotwicy w różnych okolicznościach. 5. Znajomość systemów komunikacyjnych i alarmowych. 6. W stosownych przypadkach umiejętność wydawania instrukcji w razie alarmu.
8. uprawiać żeglugę i manewrować również w sytuacjach dużego natężenia ruchu lub w sytuacjach – gdy inne jednostki pływające przewożą towary niebezpieczne – które wymagają podstawowej wiedzy na temat ADN.	1. Podstawowa znajomość struktury ADN, dokumentów i instrukcji związanych z ADN oraz sygnałów wizualnych wymaganych na mocy ADN. 2. Umiejętność odnajdywania instrukcji w ADN oraz rozpoznawania oznakowania jednostek pływających podlegających ADN.

1.4. Kapitan musi być w stanie reagować na sytuacje nadzwyczajne na śródlądowych drogach wodnych.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zastosować środki ostrożności w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy celowo doprowadza do sztrandowania jednostki pływającej, aby zapobiec większym uszkodzeniom;	1. Znajomość płycizn i piaszczystych brzegów, które można wykorzystać do przeprowadzenia sztrandowania jednostki pływającej. 2. Umiejętność właściwego zastosowania maszyn lub urządzeń kotwicznych w przypadku konieczności przeprowadzenia sztrandowania.
2. samodzielnie lub korzystając z pomocy – przywrócić pływającą jednostkę pływającą osiadłej na mieliznie;	1. Znajomość środków, które należy zastosować w przypadku wpłynięcia na mieliznę, w tym tamowania przecieków, oraz działań, które należy podjąć w celu przekierowania jednostki pływającej na szlak żeglowny. 2. Umiejętność tamowania przecieków oraz przekierowania jednostki pływającej przy pomocy innych jednostek pływających, np. holowników lub pchaczy.
3. podjąć odpowiednie działania, jeżeli kolizja jest nieuchronna;	1. Znajomość zasad mających zastosowanie, jeżeli kolizja lub wypadek są nieuchronne. 2. Umiejętność prowadzenia jednostki pływającej w sytuacji, w której kolizja jest nieuchronna, w taki sposób, aby możliwie ograniczyć szkody dla osób, np. dla pasażerów i członków załogi, oraz dla jednostki pływającej ulegającej kolizji i innej jednostki pływającej, ładunku oraz środowiska.
4. podjąć odpowiednie działania po kolizji i ocenić szkody.	1. Znajomość zasad mających zastosowanie po kolizji lub wypadku. 2. Umiejętność zastosowania odpowiednich środków w przypadku uszkodzenia, kolizji i wpłynięcia na mieliznę, w tym oceny szkód, skontaktowania się z właściwym organem oraz uzyskania pozwolenia na dopłynięcie do miejsca naprawy.

2. Eksploatacja jednostki pływającej

2.1. Kapitan musi być w stanie wykorzystywać wiedzę w zakresie budownictwa statków żeglugi śródlądowej oraz metod konstrukcyjnych na potrzeby eksploatacji różnych rodzajów jednostek pływających oraz musi posiadać podstawową wiedzę na temat wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ⁽²⁾.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przestrzegać zasad budownictwa i konstrukcji statków żeglugi śródlądowej;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość znaczenia i wpływu wymiarów jednostki pływającej i wymiarów śródlądowej drogi wodnej zgodnie z obowiązującymi zasadami. 2. Umiejętność eksploatacji jednostek pływających zgodnie z ich wymiarami i obowiązującymi przepisami dotyczącymi konstrukcji. 3. Umiejętność nadzorowania zgodności jednostki pływającej z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem prac konstrukcyjnych.
2. rozróżnić metody konstrukcyjne wykorzystane przy budowie jednostek pływających oraz ich zachowanie w wodzie, w szczególności pod względem stateczności i wytrzymałości;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość cech jednostki pływającej określonych w szkicach konstrukcyjnych różnych rodzajów jednostek pływających i wpływu konstrukcji na zachowanie jednostki pływającej oraz jej stateczność i wytrzymałość. 2. Znajomość zachowania jednostki pływającej w różnych warunkach i rodzajach środowiska. 3. Umiejętność nadzorowania stateczności jednostki pływającej i wydawania odpowiednich instrukcji.
3. rozumieć sposób działania części konstrukcyjnych jednostki pływającej, zapewniać jej niezatapialność i analizować uszkodzenia;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość kluczowych elementów jednostki pływającej i różnych rodzajów jednostek pływających, w tym podstawowa wiedza na temat wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, o których mowa w dyrektywie (UE) 2016/1629. 2. Umiejętność monitorowania podstawowych elementów jednostki pływającej w odniesieniu do różnych rodzajów transportu i wydawania odpowiednich instrukcji. 3. Znajomość konstrukcji wzdłużnej i poprzecznej oraz miejscowych wzmocnień w celu zapobiegania szkodom i przeprowadzania ich analizy. 4. Umiejętność rozumienia i kontroli funkcji urządzeń oraz wykorzystania różnych ładowni i przedziałów w celu zapobiegania szkodom i przeprowadzania ich analizy.
4. podejmować działania mające na celu ochronę wodoszczelności jednostki pływającej.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wiedza na temat wodoszczelności jednostki pływającej. 2. Umiejętność nadzorowania wodoszczelności jednostki pływającej i wydawania odpowiednich instrukcji.

2.2. Kapitan musi być w stanie kontrolować i monitorować wyposażenie obowiązkowe, o którym mowa w odpowiednim świadectwie jednostki pływającej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozumieć funkcje wyposażenia jednostki pływającej;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wyposażenia obowiązkowego jednostki pływającej. 2. Umiejętność stosowania i kontrolowania wszystkich urządzeń w odniesieniu do ich funkcji zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wydawania odpowiednich instrukcji i właściwego nadzorowania.
2. przestrzegać wymogów szczegółowych dotyczących transportu towarów i przewozu pasażerów.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość wymogów szczegółowych dotyczących konstrukcji i wyposażenia jednostki pływającej niezbędnych do transportu różnych ładunków i przewozu pasażerów różnymi rodzajami jednostek pływających zgodnie z obowiązującymi przepisami.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	2. Umiejętność wydawania odpowiednich instrukcji i właściwego nadzorowania. 3. Umiejętność wydawania instrukcji i nadzorowania prawidłowego stosowania wymogów wskazanych na świadectwie.

3. Obsługa ładunków, sztautowanie i transport pasażerski

3.1. Kapitan musi być w stanie planować i zapewniać bezpieczny załadunek, sztautowanie, zabezpieczenie, wyładunek i opiekę nad ładunkiem w trakcie rejsu.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozumieć stosowne przepisy, kodeksy i normy w zakresie obsługi transportu ładunków obowiązujące na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym;	1. Znajomość przepisów dotyczących operacji załadunku, wyładunku i transportu obowiązujących na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym. 2. Stosowanie odpowiednich przepisów i norm w zakresie logistyki i transportu multimodalnego.
2. sporządzać plany rozmieszczenia i mocowania, w tym znać systemy załadunku ładunków i systemy balastowe służące utrzymaniu poziomu naprężenia kadłuba w dopuszczalnych granicach;	1. Znajomość ograniczeń eksploatacyjnych i konstrukcyjnych jednostek pływających i zbiornikowców (N, C, G) do przewozu ładunku suchego (np. kontenery). 2. Umiejętność interpretowania ograniczeń dotyczących momentów zginających i sił ścinających. 3. Wiedza na temat stosowania oprogramowania dotyczącego sztautowania i stateczności. 4. Umiejętność sporządzania planów rozmieszczenia i mocowania, w tym stosowania oprogramowania dotyczącego sztautowania i stateczności.
3. kontrolować procedury załadunku i wyładunku pod kątem bezpieczeństwa transportu;	1. Znajomość planów rozmieszczenia i mocowania i dostępnych danych ze statku oraz ich wdrażanie. 2. Umiejętność sztautowania i zabezpieczania ładunku, w tym korzystania z niezbędnego sprzętu do obsługi ładunku i urządzeń do zabezpieczania i mocowania. 3. Znajomość różnych metod określania masy ładunku na statkach towarowych, zbiornikowcach i innych jednostkach pływających. 4. Wiedza na temat określania ilości ładunku załadowanego lub rozładowanego oraz obliczania ilości ładunku suchego i płynnego. 5. Znajomość możliwych negatywnych skutków nieodpowiedniej obsługi ładunków. 6. Umiejętność stosowania środków technicznych dotyczących obsługi ładunków na jednostkach pływających i w portach lub ich przemieszczania z jednostek pływających i portów oraz środków bezpieczeństwa pracy obowiązujących podczas ich stosowania.
4. rozróżniać towary i ich właściwości w celu monitorowania i zapewnienia bezpiecznego załadunku towarów zgodnie z planem rozmieszczenia i mocowania.	1. Umiejętność ustanowienia procedur bezpiecznej obsługi ładunków zgodnie z odpowiednimi przepisami bezpieczeństwa pracy. 2. Znajomość skutecznej komunikacji i relacji zawodowych ze wszystkimi partnerami zaangażowanymi w procedury załadunku i wyładunku.

3.2. Kapitan musi być w stanie planować i zapewniać stateczność jednostki pływającej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. mieć świadomość wpływu ładunku i operacji związanych z ładunkiem na przegłębienie i stateczność;	1. Wiedza na temat wodoszczelności i stateczności w odniesieniu do wszystkich rodzajów ładunków i jednostek pływających. 2. Umiejętność korzystania z przyrządów w celu skorygowania przegłębienia i stateczności.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. sprawdzić pojemność użyteczną jednostki pływającej, korzystać z wykresów stateczności i przegłębienia oraz stosować urządzenia do pomiaru naprężenia, a także korzystać z ABD (automatycznej bazy danych) do monitorowania realizacji planu rozmieszczenia i mocowania.	1. Znajomość specjalnego oprogramowania służącego do pomiaru stateczności, przegłębienia i naprężenia. 2. Umiejętność określenia stateczności i przegłębienia, a także korzystania z tabeli i wykresów naprężenia oraz z urządzeń do pomiaru naprężenia.

3.3. Kapitan musi być w stanie planować i zapewniać bezpieczny transport pasażerów i opiekę nad nimi w trakcie rejsu, w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozumieć stosowne przepisy, kodeksy i normy w zakresie transportu pasażerów obowiązujące na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym;	1. Znajomość obowiązujących przepisów i konwencji dotyczących transportu pasażerów. 2. Umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w trakcie wchodzenia na pokład i schodzenia z pokładu oraz sprawowania nad nimi opieki w trakcie rejsu, ze szczególnym uwzględnieniem osób potrzebujących wsparcia, a także umiejętności udzielania bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. 3. Umiejętność kontrolowania sytuacji w przypadku przecieku, pożaru, wypadnięcia człowieka za burtę, kolizji oraz ewakuacji, w tym umiejętności w zakresie zarządzania kryzysowego i zarządzania tłumem.
2. organizować regularne ćwiczenia bezpieczeństwa przewidziane w rozkładzie alarmów (bezpieczeństwa) i monitorować ich przebieg, aby zapewnić bezpieczne zachowanie w potencjalnych sytuacjach zagrożenia;	1. Znajomość obowiązków przewidzianych w przepisach międzynarodowych i krajowych, które wywierają wpływ na bezpieczeństwo statku, pasażerów i załogi. 2. Umiejętność stosowania metod zarządzania personelem pokładowym i szkolenia tego personelu w zakresie bezpieczeństwa. 3. Umiejętność udzielania pierwszej pomocy na pokładzie statku.
3. mieć świadomość wpływu rozkładu masy pasażerów, ich zachowania oraz komunikacji z pasażerami na stateczność statku pasażerskiego;	1. Znajomość zasad i przepisów dotyczących stateczności. 2. Umiejętność stosowania odpowiednich środków w zakresie wodoszczelności, w tym wywieranie wpływu na przegłębienie i stateczność statków pasażerskich. 3. Znajomość konstrukcji statku pod kątem jego przegłębienia i stateczności oraz znajomość działań, jakie należy podjąć w przypadku częściowej utraty pływalności w stanie nienaruszonym/stateczności w stanie uszkodzonym przez statki pasażerskie. 4. Umiejętność posługiwania się znormalizowanymi zwrotami komunikacyjnymi.
4. przeprowadzać analizę ryzyka pokładowego związanego z ograniczeniami dostępu dla pasażerów oraz monitorować to ryzyko i opracować skuteczny system ochrony pokładowej, aby wyeliminować przypadki nieuprawnionego dostępu;	1. Znajomość ograniczeń w zakresie liczby pasażerów wskazanych na certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego i przestrzeganie tych ograniczeń. 2. Znajomość systemów bezpieczeństwa i ochrony zapobiegających nieuprawnionemu dostępowi. 3. Umiejętność organizowania systemów wacht (tj. wacht nocnych) pod kątem aspektów związanych z bezpieczeństwem i ochroną.
5. analizować zgłoszenia przekazywane przez pasażerów (dotyczące np. nieprzewidzianych wydarzeń, przypadków znieważenia, aktów wandalizmu) i odpowiednio na nie reagować.	1. Znajomość praw pasażerów i zapoznawanie się ze skargami zgłaszanymi przez pasażerów, a także znajomość zagrożeń, na jakie transport pasażerski naraża środowisko. 2. Umiejętność przeciwdziałania przypadkom zanieczyszczenia środowiska przez pasażerów i członków załogi.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	3. Umiejętność odpowiedniego rozpatrywania skarg i zarządzania konfliktami. 4. Umiejętność komunikowania się z personelem pokładowym i ze wszystkimi stronami.

4. Technika okrętowa oraz elektryka, elektronika i automatyka

4.1. Kapitan musi być w stanie planować organizację pracy w zakresie techniki okrętowej oraz elektryki, elektroniki i automatyki.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. obsługiwać silniki główne oraz urządzenia pomocnicze i ich systemy sterowania;	1. Znajomość obsługi silnika głównego i układów urządzeń pomocniczych. 2. Znajomość właściwości paliw i smarów. 3. Znajomość systemów sterowania. 4. Umiejętność obsługi różnych układów napędowych oraz układów maszyn i urządzeń pomocniczych.
2. monitorować i nadzorować członków załogi przy obsłudze i konserwacji silników głównych oraz maszyn i urządzeń pomocniczych.	1. Umiejętność zarządzania załogą w kontekście obsługi i konserwacji urządzeń technicznych. 2. Umiejętność zarządzania uruchamianiem i wyłączaniem głównego napędu oraz maszyn i urządzeń pomocniczych.

4.2. Kapitan musi być w stanie monitorować silniki główne oraz maszyny i urządzenia pomocnicze.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. wydawać polecenia dotyczące przygotowania silników głównych oraz maszyn i urządzeń pomocniczych;	1. Umiejętność wydawania załodze poleceń związanych z przygotowaniem i obsługą głównych i pomocniczych maszyn i urządzeń. 2. Umiejętność opracowywania i monitorowania realizacji list kontrolnych oraz wydawania poleceń w zakresie prawidłowego sposobu korzystania z takich list kontrolnych. 3. Umiejętność wydawania załodze poleceń dotyczących zasad, jakich należy przestrzegać przy dokonywaniu przeglądu silnika.
2. wykrywać awarie i powszechne usterki oraz podejmować działania, aby zapobiec wystąpieniu szkód;	1. Znajomość metod wykrywania awarii silnika i maszyn. 2. Umiejętność wykrywania awarii oraz częstych przyczyn błędów lub niewłaściwego postępowania i umiejętność odpowiedniego reagowania na nie. 3. Umiejętność kierowania działaniami podejmowanymi, aby zapobiec szkodom, lub podejmowania działań służących ograniczeniu szkód.
3. rozumieć właściwości fizyczne i chemiczne oleju i innych smarów;	1. Znajomość właściwości wykorzystywanych materiałów. 2. Umiejętność stosowania oleju i innych smarów zgodnie z ich specyfikacjami. 3. Umiejętność rozumienia podręczników obsługi maszyn. 4. Znajomość właściwości eksploatacyjnych urządzeń i układów.
4. oceniać pracę silnika.	Umiejętność korzystania z podręczników obsługi i interpretowania ich treści w celu oceny pracy silnika i odpowiedniego obsługiwania silników.

4.3. Kapitan musi być w stanie planować i wydawać polecenia dotyczące pompy i systemu kontroli pracy pomp jednostki pływającej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. monitorować rutynowe działanie pompy oraz systemów pomp balastowych i pomp ładunkowych.	1. Znajomość systemów pomp i sposobu działania pomp. 2. Umiejętność zapewnienia monitorowania bezpiecznego działania systemów pomp żęzowych, balastowych i ładunkowych, w tym przekazywanie załodze odpowiednich poleceń, biorąc pod uwagę wpływ efektu powierzchni swobodnej na stateczność.

4.4. Kapitan musi być w stanie organizować bezpieczne użytkowanie, stosowanie, konserwację i naprawę urządzeń elektrotechnicznych jednostki pływającej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapobiegać potencjalnemu uszkodzeniu urządzeń elektrycznych i elektronicznych na pokładzie;	1. Dysponowanie wiedzą w dziedzinie elektrotechniki, elektroniki oraz urządzeń elektrycznych i urządzeń zabezpieczających, np. systemów zautomatyzowanych, systemów urządzeń pomiarowych i systemów sterowania, aby zapobiegać wystąpieniu szkód. 2. Umiejętność stosowania praktyk w zakresie bezpieczeństwa pracy.
2. testować systemy sterowania i urządzenia pod kątem ich zdolności do wykrywania usterek, a także podejmować działania związane z naprawą i konserwacją elektrycznych lub elektronicznych urządzeń kontrolnych;	1. Znajomość urządzeń do testowania układów elektrotechnicznych jednostki pływającej. 2. Umiejętność obsługi, testowania i konserwacji systemów sterowania oraz podejmowania odpowiednich działań związanych z tymi systemami.
3. wydawać polecenia przed podłączeniem jednostki pływającej do technicznych urządzeń lądowych lub przed jej odłączeniem od takich urządzeń oraz podejmować działania następcze w związku z takim podłączeniem lub odłączeniem.	1. Znajomość wymogów bezpieczeństwa związanych z obsługą układów elektrycznych. 2. Znajomość właściwości konstrukcyjnych i operacyjnych pokładowych układów elektrycznych i urządzeń elektrycznych w odniesieniu do urządzeń lądowych. 3. Umiejętność wydawania poleceń służących zagwarantowaniu bezpiecznego połączenia z lądem w dowolnej chwili oraz umiejętność identyfikacji sytuacji niebezpiecznych związanych z urządzeniami lądowymi.

4.5. Kapitan musi być w stanie kontrolować bezpieczną konserwację i naprawę urządzeń technicznych.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapewnić odpowiednie korzystanie z narzędzi do konserwacji i naprawy urządzeń technicznych;	1. Znajomość procedur konserwacji i naprawy urządzeń technicznych. 2. Umiejętność organizowania bezpiecznych czynności konserwacyjnych i naprawczych przy wykorzystaniu odpowiednich procedur (kontrolnych), urządzeń i oprogramowania oraz umiejętność wydawania poleceń w tym zakresie.
2. oceniać właściwości i ograniczenia materiałów, a także odpowiednie procedury niezbędne z punktu widzenia konserwacji i naprawy urządzeń technicznych;	1. Znajomość właściwości materiałów wykorzystywanych do konserwacji i naprawy urządzeń technicznych. 2. Umiejętność przeprowadzania procedur konserwacji i naprawy urządzeń zgodnie z dostępnymi instrukcjami obsługi.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
3. oceniać dokumentację techniczną i dokumentację wewnętrzną.	1. Znajomość struktury specyfikacji i dokumentacji technicznej. 2. Umiejętność sporządzania list kontrolnych dotyczących konserwacji i naprawy urządzeń technicznych.

5. Konserwacja i naprawa

5.1. Kapitan musi być w stanie organizować bezpieczną konserwację i naprawę jednostki pływającej oraz jej wyposażenia.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapewnić bezpieczne zachowanie członków załogi korzystających z materiałów i dodatków;	1. Znajomość bezpiecznych i skutecznych procedur konserwacji i naprawy. 2. Umiejętność monitorowania i nadzorowania załogi w celu zapewnienia stosowania przez nią odpowiednich środków ostrożności oraz wnoszenia wkładu w przeciwdziałanie zanieczyszczeniu środowiska morskiego. 3. Umiejętność stosowania i przestrzegania obowiązujących przepisów prawa pracy oraz zasad bezpieczeństwa pracy i zapewniania ich poszanowania.
2. sporządzać harmonogramy prac, monitorować je oraz zapewniać ich realizację, aby zagwarantować przeprowadzanie prac konserwacyjnych i naprawczych przez członków załogi w niezależny sposób;	1. Znajomość oszczędnych i skutecznych metod wykonywania prac konserwacyjnych oraz znajomość obowiązujących wymogów prawnych. 2. Umiejętność skutecznego stosowania (cyfrowych) programów planowania działań konserwacyjnych. 3. Umiejętność kontrolowania procesu konserwacji i naprawy wewnętrznych i zewnętrznych części jednostki pływającej zgodnie z obowiązującymi wymogami prawnymi, np. za pomocą kart charakterystyki. 4. Umiejętność zarządzania stanem higieny jednostki pływającej. 5. Umiejętność organizowania procesu gospodarowania odpadami, biorąc pod uwagę przepisy dotyczące ochrony środowiska, m.in. postanowienia Konwencji w sprawie gromadzenia, składowania i odbioru odpadów w trakcie żeglugi po Renie i śródlądowych drogach wodnych (konwencja CDNI). 6. Umiejętność opracowania okresowego programu konserwacji jednostki pływającej. 7. Umiejętność monitorowania i kontrolowania dokumentów technicznych jednostki pływającej i prowadzenia dzienników prac konserwacyjnych.
3. dokonywać zakupu materiałów i narzędzi z uwzględnieniem ochrony zdrowia i środowiska oraz sprawować kontrolę nad sposobem ich wykorzystywania;	1. Umiejętność zarządzania zapasami jednostki pływającej. 2. Umiejętność zorganizowania bezpiecznego środowiska pracy na pokładzie, również w odniesieniu do stosowania materiałów niebezpiecznych do czyszczenia i przeprowadzania prac konserwacyjnych. 3. Umiejętność sprawdzenia jakości prac naprawczych.
4. zapewnić wykorzystywanie drutów i lin zgodnie ze specyfikacjami producenta i ich zamierzonym przeznaczeniem.	Umiejętność wydawania załodze poleceń i nadzorowania podejmowanych przez nią działań zgodnie z procedurami wykonywania pracy i ograniczeniami bezpieczeństwa obowiązującymi przy korzystaniu z lin i drutów zgodnie ze świadectwem jednostki pływającej i z kartami charakterystyki.

6. Komunikacja

6.1. Kapitan musi być w stanie zarządzać zasobami ludzkimi, zachowywać się w sposób odpowiedzialny społecznie oraz dbać o organizację pracy i szkolenia na pokładzie jednostki pływającej.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. organizować i wspierać działania w zakresie budowania zespołu i szkolenie członków załogi w zakresie należytego wykonywania obowiązków pokładowych, w stosownych przypadkach stosując środki dyscyplinarne;	1. Znajomość technik zarządzania zasobami ludzkimi. 2. Umiejętność wydawania załodze poleceń w odpowiedni i profesjonalny sposób. 3. Umiejętność wyjaśnienia poleceń wydawanych załodze. 4. Umiejętność przekazywania załodze informacji zwrotnych na temat zachowań zawodowych i społecznych na pokładzie. 5. Umiejętność stosowania technik zarządzania podziałem zadań i obciążeniem pracą, w tym: planowanie i koordynowanie, przydzielanie personelu, zarządzanie w przypadku ograniczeń czasowych i ograniczonych zasobów, wyznaczanie priorytetów. 6. Umiejętność rozpoznawania zmęczenia i przeciwdziałania zmęczeniu.
2. wydawać załodze polecenia dotyczące systemów informacyjnych i komunikacyjnych;	1. Znajomość systemów informacyjnych i komunikacyjnych dostępnych na pokładzie. 2. Umiejętność wydawania załodze poleceń dotyczących sposobu korzystania z systemów komunikacyjnych, multimedialnych i informatycznych jednostki pływającej.
3. gromadzenie i przechowywanie danych oraz zarządzanie z nimi zgodnie z przepisami w zakresie ochrony danych osobowych.	1. Znajomość wszystkich systemów komputerowych jednostki pływającej i korzystanie z tych systemów. 2. Umiejętność gromadzenia i przechowywania danych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6.2. Kapitan musi być w stanie zapewniać stale dobrą komunikację, co obejmuje stosowanie znormalizowanych zwrotów komunikacyjnych w sytuacjach, w których występują problemy z komunikacją.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. opisywać okoliczności, posługując się odpowiednią terminologią techniczną i żeglarską;	1. Umiejętność prawidłowego stosowania odpowiedniej terminologii technicznej i żeglarskiej. 2. Biegłe opanowanie technik komunikacyjnych.
2. pozyskiwać, oceniać i wykorzystywać informacje o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa na pokładzie oraz dla kwestii żeglarsko-technicznych.	1. Znajomość procedur, które należy stosować we wszystkich przypadkach, w których nadaje się komunikaty informujące o sytuacji nadzwyczajnej, komunikaty informujące o awarii i komunikaty bezpieczeństwa. 2. Umiejętność posługiwania się znormalizowanymi zwrotami komunikacyjnymi.

6.3 Kapitan musi być w stanie zapewniać zrównoważone i sprzyjające kontaktom społecznym środowisko pracy na pokładzie.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapewniać dobre pod względem społecznym warunki pracy;	1. Umiejętność pełnienia funkcji lidera przy organizowaniu spotkań zespołu oraz odpowiedniego równoważenia atmosfery społecznej na pokładzie. 2. Znajomość i świadomość różnic warunkowanych płcią i różnic kulturowych. 3. Znajomość odpowiednich zasad szkolenia i kształcenia studentów, praktykantów i stażystów. 4. Umiejętność kierowania studentami, praktykantami i stażystami na różnych poziomach. 5. Umiejętność stosowania podstawowych zasad i praktyk dotyczących pracy zespołowej, w tym zasad i praktyk w dziedzinie zarządzania konfliktami.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. stosować krajowe, europejskie i międzynarodowe prawo socjalne;	1. Znajomość różnych przepisów krajowego, europejskiego i międzynarodowego prawa socjalnego. 2. Umiejętność instruowania członków załogi w zakresie stosowania odpowiednich elementów obowiązującego prawa socjalnego.
3. ściśle przestrzegać zakazu spożywania alkoholu i zażywania środków odurzających oraz odpowiednio reagować w przypadku złamania tego zakazu, podejmować odpowiedzialność i wyjaśniać konsekwencje niewłaściwego zachowania;	1. Znajomość obowiązujących przepisów dotyczących alkoholu i środków odurzających. 2. Umiejętność przekazywania informacji na temat obowiązujących przepisów oraz szerzenie wiedzy o ustanowionych w regulaminie przedsiębiorstwa zasadach dotyczących alkoholu i środków odurzających, a także umiejętność zapewnienia przestrzegania tych przepisów i zasad. 3. Umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadku naruszenia przepisów lub regulaminu przedsiębiorstwa.
4. organizować zaopatrzenie i zarządzać przygotowaniem posiłków na pokładzie.	1. Znajomość zasad zdrowego odżywiania. 2. Umiejętność wydawania członkom załogi poleceń w zakresie planowania i przygotowywania posiłków. 3. Umiejętność wydawania członkom załogi poleceń dotyczących standardów higieny oraz nadzorowania ich w tym zakresie. 4. Umiejętność wydawania członkom załogi poleceń w zakresie planowania zakupów.

7. Zdrowie i bezpieczeństwo, prawa pasażerów oraz ochrona środowiska

7.1. Kapitan musi być w stanie monitorować obowiązujące wymogi prawne oraz podejmować środki zapewniające bezpieczeństwo życia.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. stosować przepisy obowiązujące na szczeblu krajowym i międzynarodowym oraz podejmować odpowiednie środki ochrony zdrowia i środki służące zapobieganiu wypadkom;	1. Znajomość przepisów w zakresie ochrony zdrowia i zapobiegania wypadkom. 2. Umiejętność stosowania procedur bezpieczeństwa w oparciu o obowiązujące przepisy w dziedzinie bezpieczeństwa i warunków pracy.
2. kontrolować i monitorować ważność świadectwa jednostki pływającej oraz innych dokumentów o istotnym znaczeniu dla jednostki pływającej i jej eksploatacji;	1. Znajomość przepisów w zakresie okresowych kontroli urządzeń i elementów konstrukcyjnych. 2. Umiejętność kontrolowania ważności świadectw i innych dokumentów o istotnym znaczeniu dla jednostki pływającej i jej eksploatacji.
3. zapewnić zgodność z przepisami bezpieczeństwa przy wszelkich pracach poprzez stosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa w celu uniknięcia wypadków;	1. Znajomość praktyk i procedur w zakresie bezpieczeństwa pracy. 2. Umiejętność organizowania procedur w zakresie bezpieczeństwa pracy, motywowania członków załogi do stosowania zasad bezpieczeństwa pracy i monitorowania przestrzegania tych zasad przez członków załogi.
4. kontrolować i monitorować wszystkie środki bezpieczeństwa, jakie należy stosować przy czyszczeniu pomieszczeń zamkniętych, zanim odpowiednie osoby otworzą te pomieszczenia, wejdą do ich wnętrza i przystąpią do ich czyszczenia.	1. Umiejętność organizowania kontroli bezpieczeństwa i monitorowania procedur bezpieczeństwa w przypadku wejścia członków załogi lub innych osób do pomieszczenia zamkniętego (np. zbiorników balastowych, koferdamów, zbiorników, przestrzeni międzykadłubowych jednostek podwójnokadłubowych), w tym pełnienia wacht. 2. Umiejętność przeprowadzania oceny ryzyka przed wejściem do pomieszczeń zamkniętych. 3. Znajomość środków ostrożności, jakie należy zastosować przed wejściem do pomieszczenia zamkniętego oraz w trakcie pracy w pomieszczeniu zamkniętym, np.: <ul style="list-style-type: none"> • znajomość zagrożeń związanych z pomieszczeniami zamkniętymi, • przeprowadzanie badań atmosfery przed wejściem do takiego pomieszczenia, • kontrola procesu wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych, • stosowanie środków zabezpieczających przy wchodzeniu do pomieszczeń zamkniętych, • stosowanie środków ochrony indywidualnej (np. uprząży bezpieczeństwa i środków ochrony dróg oddechowych), • znajomość zasad pracy w pomieszczeniach zamkniętych. 4. Umiejętność podejmowania odpowiednich działań w przypadku sytuacji nadzwyczajnej

7.2. Kapitan musi być w stanie zapewnić ochronę i bezpieczeństwo osób znajdujących się na pokładzie, w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. korzystać ze środków ratunkowych i stosować procedury ratowania życia w odniesieniu do ofiar i dla własnego bezpieczeństwa;	1. Znajomość dostępnych urządzeń ratunkowych. 2. Umiejętność korzystania ze środków ratunkowych i stosowania procedur ratowania życia w odniesieniu do ofiar i dla własnego bezpieczeństwa.
2. organizować ćwiczenia szkoleniowe w dziedzinie zarządzania kryzysowego dotyczące zachowania w sytuacjach nadzwyczajnych, np. w sytuacji wybuchu pożaru, ostrzeżenia o przecieku, wybuchu, kolizji, wystosowania komunikatu „człowiek za burtą” oraz ewakuacji;	1. Znajomość procedur stosowanych w sytuacjach nadzwyczajnych. 2. Umiejętność wydawania członkom załogi poleceń w zakresie procedur stosowanych w sytuacjach nadzwyczajnych. 3. Umiejętność organizowania okresowych szkoleń dla członków załogi znajdujących się na pokładzie jednostki pływającej na wypadek zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej, uwzględniając organizowanie ćwiczeń przeciwpożarowych i ćwiczeń w zakresie ewakuacji z jednostki pływającej.
3. wydawać polecenia w zakresie środków ochrony przeciwpożarowej, środków ochrony indywidualnej, odpowiednich metod działania, materiałów przeciwpożarowych, masek oddechowych i potencjalnych zastosowań tych urządzeń w sytuacjach nadzwyczajnych;	1. Znajomość obowiązujących przepisów i regulacji przeciwpożarowych dotyczących korzystania z wyrobów tytoniowych i potencjalnych źródeł zapłonu. 2. Umiejętność przestrzegania obowiązujących przepisów w zakresie systemów sygnalizacji pożarowej, stałego i przenośnego sprzętu pożarniczego oraz powiązanych urządzeń, np. pomp, sprzętu ratunkowego, sprzętu wykorzystywanego do celów ratownictwa morskiego, środków ochrony indywidualnej i środków łączności. 3. Umiejętność kontrolowania procesu monitorowania i konserwacji systemów sygnalizacji pożarowej oraz instalacji i urządzeń gaśniczych. 4. Umiejętność wydawania załodze i personelowi pokładowemu poleceń w zakresie stosowania zasad bezpieczeństwa pracy oraz konserwacji wyposażenia ochrony osobistej i środków ochrony indywidualnej.
4. udzielać pierwszej pomocy;	1. Umiejętność działania zgodnie z normami i praktykami w zakresie pierwszej pomocy.
5. ustanowić skuteczny pokładowy system kontroli środków ratunkowych oraz prawidłowego korzystania ze środków ochrony indywidualnej;	1. Znajomość przepisów w zakresie środków ratunkowych i bezpiecznych warunków pracy. 2. Umiejętność utrzymywania i przeprowadzania okresowych kontroli stanu środków ratunkowych, sprzętu pożarniczego oraz innego rodzaju wyposażenia i systemów bezpieczeństwa. 3. Umiejętność wydawania poleceń mających na celu zachęcenie członków załogi i członków personelu pokładowego do prawidłowego korzystania ze środków ochrony (indywidualnej) oraz objęcie ich nadzorem w tym zakresie.
6. organizować pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.	1. Znajomość wymogów w zakresie szkoleń oraz instruktażu, o których mowa w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. 2. Umiejętność udzielania i organizowania bezpośredniej pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

7.3. Kapitan musi być w stanie opracowywać plany postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych i plany zabezpieczenia niezatapialności oraz odpowiednio postępować w sytuacjach nadzwyczajnych.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. inicjować przygotowania do realizacji planów ratunkowych opracowanych na wypadek różnego rodzaju sytuacji nadzwyczajnych;	1. Znajomość różnych rodzajów sytuacji nadzwyczajnych, które mogą wystąpić, np. kolizja, pożar, zalanie, zatonięcie. 2. Umiejętność sporządzania pokładowych planów awaryjnych zapewniających możliwość reagowania na sytuacje nadzwyczajne oraz umiejętność przydzielania członkom załogi określonych zadań, w tym zadań w obszarze monitorowania i kontroli.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. przeprowadzać szkolenia w zakresie metod prewencji pożarowej, metod rozpoznawania pochodzenia ognia i metod gaszenia pożarów stosownie do umiejętności, jakimi dysponują poszczególni członkowie załogi;	1. Znajomość procedur gaszenia pożarów, ze szczególnym uwzględnieniem taktyki i dowodzenia. 2. Znajomość metod związanych z wykorzystywaniem wody do gaszenia pożarów i wpływu tych metod na stateczność statku oraz umiejętność podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie. 3. Umiejętność komunikowania się i koordynowania działań w trakcie operacji gaszenia pożarów, w tym komunikowanie się z organizacjami zewnętrznymi i branie aktywnego udziału w operacjach ratunkowych i gaszeniu pożarów.
3. przeprowadzać szkolenia z korzystania ze środków ratunkowych;	1. Znajomość specyficznych właściwości i funkcji urządzeń ratowniczych. 2. Umiejętność wodowania łodzi towarzyszącej i wyciągania jej z wody oraz umiejętność wydawania członkom załogi i personelowi pokładowemu poleceń w zakresie korzystania z łodzi towarzyszącej.
4. wydawać polecenia dotyczące planów ratunkowych, dróg ewakuacyjnych oraz systemów komunikacji wewnętrznej i systemów alarmowych.	1. Znajomość przepisów mających zastosowanie do planów ratunkowych i instrukcji bezpieczeństwa. 2. Umiejętność wydawania poleceń dotyczących planów ratunkowych, dróg ewakuacyjnych oraz systemów komunikacji wewnętrznej i systemów alarmowych.

7.4. Kapitan musi być w stanie zapewniać zgodność z wymogami ochrony środowiska.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. stosować środki ostrożności w celu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska oraz korzystać z odpowiednich urządzeń;	1. Znajomość procedur zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska. 2. Umiejętność stosowania środków ostrożności w celu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska. 3. Umiejętność stosowania procedur bezpiecznego bunkrowania. 4. Umiejętność podejmowania działań i wydawania poleceń w przypadku uszkodzenia statku, kolizji i wplynięcia na mieliznę, z uwzględnieniem tamowania przecieków.
2. stosować przepisy w zakresie ochrony środowiska;	1. Znajomość przepisów w zakresie ochrony środowiska. 2. Umiejętność motywowania członków załogi i personelu pokładowego do podejmowania odpowiednich działań na rzecz zapewnienia ochrony środowiska lub do zachowywania się w sposób przyjazny dla środowiska.
3. korzystać z wyposażenia i materiałów w sposób oszczędny i ekologiczny;	1. Znajomość procedur mających na celu zrównoważone użytkowanie zasobów. 2. Umiejętność wydawania załodze instrukcji dotyczących korzystania z wyposażenia i materiałów w sposób oszczędny i ekologiczny.
4. wydawać instrukcje dotyczące zrównoważonego unieszkodliwiania odpadów oraz monitorować ten proces.	1. Znajomość przepisów dotyczących unieszkodliwiania odpadów. 2. Umiejętność zapewnienia zrównoważonego unieszkodliwiania odpadów oraz wydawania odpowiednich instrukcji członkom załogi i personelowi pokładowemu.

III. STANDARDY KOMPETENCJI DOTYCZĄCE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH O CHARAKTERZE MORSKIM

1. Kapitan uprawiający żeglugę na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim musi być w stanie posługiwać się aktualnymi wykresami i mapami, komunikatami dla kierowników statków i marynarzy oraz innymi publikacjami właściwymi dla dróg wodnych o charakterze morskim.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. korzystać z informacji pochodzących z konkretnych źródeł informacji żeglugowej oraz przepisów mających zastosowanie do śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umiejętność korzystania z map nawigacyjnych i map śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim. 2. Umiejętność korzystania z map nawigacyjnych i map śródlądowych dróg wodnych o charakterze morskim oraz ich właściwego stosowania w celu uwzględnienia czynników dotyczących dokładności odczytu mapy, takich jak data mapy, symbole, sondowanie, opis dna, głębokość i zero mapy oraz korzystanie z międzynarodowych norm dotyczących map, takich jak ECDIS. 3. Znajomość nawigacji naziemnej i satelitarnej w celu określenia nawigacji obliczeniowej, pilotażu, współrzędnych, szerokości i długości geodezyjnej, poziomej geodezyjnej podstawy wymiarowej, różnicy szerokości i długości geodezyjnej, odległości i prędkości nad dnem, kierunków geograficznych, kursu, kursu nad dnem, kursu kompasowego skorygowanego o dryf wynikający z kierunku i siły wiatru, kursu i namiaru, wyznaczenia kursu, wyznaczenia kursu z uwzględnieniem wpływu wiatru i prądu, wyznaczenia kursu z uwzględnieniem wpływu prądu i pozycji żeglugowej ustalonej metodą nakresową na trasie oraz namiarów. 4. Umiejętność korzystania z komunikatów dla kierowników statków i marynarzy oraz innych usług informacyjnych, takich jak locja, wytyczne dotyczące planowania, spis świateł, informacje na temat bezpieczeństwa morskiego (MSI). 5. Znajomość przepisów o ruchu mających zastosowanie na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim, w tym odpowiednich części Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu. 6. Znajomość przepisów mających zastosowanie w sytuacjach nadzwyczajnych na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim. 7. Umiejętność korzystania z urządzeń morskich przewidzianych w przepisach szczegółowych.

2. Kapitan uprawiający żeglugę na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim musi być w stanie korzystać z pływowych układów odniesienia, prądów, okresów i cykli pływu oraz czasu występowania prądów pływu oraz pływów i wahań w obrębie ujścia.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. uwzględniać pływy, prognozy pływów i prognozy pogody oraz warunki pływowe i pogodowe przed wypłynięciem i w trakcie żeglugi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Znajomość publikacji i informacji dotyczących przewidywania pływów i prądów, takich jak tablice pływów, przewidywanie pływów w odniesieniu do podporządkowanych stacji pływowych, informacje na temat lodu, wysokiego/niskiego stanu wód, nabrzeży i wykazów portowych w celu określenia stanu wody, kierunku i siły prądu i oraz dostępnej głębokości. 2. Znajomość wpływu warunków pogodowych, ukształtowania lądu i innych czynników na prądy pływowe. 3. Umiejętność określenia wpływu poziomu pływu, prądu, warunków pogodowych i fal na planowany rejs w celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi.

3. Kapitan uprawiający żeglugę na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim musi być w stanie posługiwać się sygnałami SIGNI (*Signalisation de voies de Navigation Intérieure*) oraz IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego) na potrzeby bezpiecznej żeglugi na śródlądowych drogach wodnych o charakterze morskim.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. posługiwać się sygnałami SIGNI (<i>Signalisation de voies de Navigation Intérieure</i>) oraz IALA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego) lub innymi lokalnymi systemami znakowania i systemami sygnałów.	1. Znajomość systemów oznakowania nawigacyjnego, systemów IALA, region A, systemów znakowania i systemów sygnałów, takich jak kierunek oznakowania nawigacyjnego, numerowanie, znakowanie obiektów i nadbudówek, oznaczenia boczne i kardynalne, boje oznaczające rozwidlenia, znaki dodatkowe, oznaczenia punktów niebezpiecznych i przeszkód, znakowanie przebiegu szlaku żeglownego, a także kanałów, wejść do portów, oznakowania nawigacyjnego i oświetlenia oraz cech oświetlenia. 2. Umiejętność korzystania z systemów znakowania i systemów sygnałów w celu określenia właściwej pozycji jednostki pływającej na drodze wodnej w świetle lokalnych okoliczności i warunków.

IV. STANDARDY KOMPETENCJI DOTYCZĄCE UPRAWIANIA ŻEGLUGI Z POMOCĄ RADARU

1. Kapitan uprawiający żeglugę z pomocą radaru musi być w stanie podejmować przed wypłynięciem odpowiednie działania w odniesieniu do uprawiania żeglugi z pomocą radaru.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przygotować rozpoczęcie rejsu i korzystać z radarowych instalacji nawigacyjnych oraz wskaźników prędkości zwrotu do celów nawigacji, zwłaszcza w warunkach ograniczonej widoczności.	1. Ogólna znajomość fal radiowych i znajomość zasad obsługi radaru, a w szczególności <ul style="list-style-type: none"> • prędkości rozchodzenia się fal radiowych; • odbicia fal radiowych; • kluczowych parametrów radarowych instalacji nawigacyjnych (zakresu częstotliwości roboczej, mocy przesyłowej, czasu trwania impulsu, częstotliwości obrotów anteny, cech anteny, wymiarów wyświetlacza i skali zasięgu, minimalnego zasięgu, rozdzielczości radialnej i azymutowej itp.). 2. Ogólna znajomość zasad działania wskaźników prędkości zwrotu i ich zastosowania. 3. Umiejętność włączenia, regulacji i kontroli radarowych instalacji nawigacyjnych, przy użyciu takich funkcji jak strojenie, wzmocnienie, jasność, radar włączony/pogotowie, zakres, a także umiejętność stosowania wskaźników prędkości zwrotu w żegludze śródlądowej oraz umiejętność zapewnienia ich właściwego użytkowania.

2. Kapitan uprawiający żeglugę z pomocą radaru musi być w stanie interpretować wyświetlane obrazy radarowe i analizować informacje dostarczane przez radar.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. właściwie interpretować wyświetlane obrazy radarowe w odniesieniu do położenia własnej jednostki pływającej i innych jednostek pływających;	1. Umiejętność interpretowania wyświetlanych obrazów radarowych przez prawidłowe określenie <ul style="list-style-type: none"> • położenia anteny na wyświetlaczu oraz linii kursu; • wyznaczenie pozycji, kursu i kierunku skrętu własnej jednostki pływającej; • określenie odległości i zasięgu. 2. Umiejętność interpretacji zachowania innych uczestników ruchu (stojących jednostek pływających, jednostek pływających nadpływających z przeciwnika i jednostek pływających płynących w tym samym kierunku).

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
2. analizować inne informacje dostarczane przez radar.	1. Umiejętność analizowania informacji dostarczanych przez radar, takich jak linia kursu (HL), elektroniczna linia namiarowa (EBL), kręgi stałe i kręgi ruchome (VRM), szlaki celu, decentracja, linie równoległe (<i>P-lines</i>), oraz umiejętność wyjaśnienia obrazu radarowego. 2. Znajomość ograniczeń informacji dostarczanych przez radarowe instalacje nawigacyjne. 3. Umiejętność interpretowania obiektów nieruchomych i ruchomych wyświetlanych na radarze.

3. Kapitan uprawiający żeglugę z pomocą radaru musi być w stanie ograniczać zakłócenia pochodzące z różnych źródeł.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. identyfikować i ograniczać zakłócenia pochodzące z własnej jednostki pływającej;	1. Znajomość zakłóceń, które mogą być spowodowane przerwaniem lub rozszczępieniem wiązki wysyłanej z anteny, efektem zacielenia (strefy martwe) lub wielokrotnymi odbiciami (np. na obszarze przedziałów ładunkowych). 2. Umiejętność podejmowania działań mających na celu ograniczenie zakłóceń pochodzących z własnej jednostki pływającej.
2. identyfikować i ograniczać zakłócenia pochodzące ze środowiska;	1. Znajomość zakłóceń wywoływanych przez deszcz lub fale, pola rozproszone (np. mosty), wielokrotne odbicia, fałszywe/fantomowe echa, przewody elektroenergetyczne, efekty zacielenia i efekty propagacji wielodrogowej. 2. Umiejętność podejmowania działań mających na celu ograniczenie zakłóceń pochodzących ze środowiska, z wykorzystaniem rozróżniacza (<i>Anti-Rain Clutter FTC</i>) i ZRW (<i>Anti-Sea Clutter (STC)</i>).
3. identyfikować i ograniczać zakłócenia pochodzące z innych radarowych instalacji nawigacyjnych.	1. Świadomość występowania zakłóceń wywoływanych przez inne radarowe instalacje nawigacyjne. 2. Umiejętność podejmowania działań mających na celu wyeliminowanie zakłóceń pochodzących z innych radarowych instalacji nawigacyjnych (tłumienie zakłóceń interferencyjnych (<i>interference rejection, IR</i>)).

4. Kapitan uprawiający żeglugę z pomocą radaru musi być w stanie uprawiać żeglugę z pomocą radaru, uwzględniając uzgodniony zestaw przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej zgodnie z przepisami określającymi wymogi dotyczące uprawiania żeglugi z pomocą radaru (takie jak wymogi dotyczące obsady załogi lub wymogi techniczne dotyczące statków).

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. stosować zasady regulujące korzystanie z radaru.	1. Znajomość przepisów szczegółowych dotyczących korzystania z radaru zawartych w uzgodnionym zestawie przepisów mających zastosowanie w żegludze śródlądowej oraz w mających zastosowanie przepisach porządkowych (dotyczących np. uprawiania żeglugi w sytuacjach ograniczonej widoczności, korzystania z radaru w przypadku, gdy widoczność nie jest ograniczona, i obowiązku korzystania z radaru podczas uprawiania żeglugi), korzystania z bardzo wysokiej częstotliwości, sygnałów dźwiękowych i wytyczonego kursu do sterowania. 2. Znajomość wymogów technicznych jednostki pływającej, na której stosowane są radarowe instalacje nawigacyjne, zgodnie z obowiązującymi wymogami technicznymi, takimi jak ES-TRIN (norma europejska ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej). 3. Umiejętność prawidłowego korzystania z radarowej instalacji nawigacyjnej, wskaźników prędkości zwrotu oraz ECDIS śródlądowego w połączeniu z radarem. 4. Znajomość wymogów dotyczących załogi w sytuacjach ograniczonej widoczności i dobrej widoczności. 5. Umiejętność odpowiedniego przydzielania zadań członkom załogi i wydawania odpowiednich poleceń.

5. Kapitan uprawiający żeglugę z pomocą radaru musi być w stanie prawidłowo postępować w szczególnych okolicznościach, takich jak: duże natężenie ruchu, awarie urządzeń, sytuacje niebezpieczne.

Kapitan musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. odpowiednio reagować w wyjątkowych okolicznościach, takich jak duże natężenie ruchu, awaria urządzeń oraz inne niejasne lub niebezpieczne sytuacje związane z ruchem.	1. Wiedza na temat możliwości reagowania w przypadku dużego natężenia ruchu. 2. Umiejętność podejmowania odpowiednich działań w przypadku dużego natężenia ruchu. 3. Znajomość środków zaradczych i odpowiednich wzorców reagowania w przypadku awarii urządzeń. 4. Umiejętność reagowania w przypadku awarii urządzeń. 5. Wiedza na temat możliwych działań, które należy podjąć w przypadku jakiegokolwiek niejasnej lub niebezpiecznej sytuacji związanej z ruchem. 6. Umiejętność reagowania w przypadku jakiegokolwiek niejasnej lub niebezpiecznej sytuacji związanej z ruchem.

V. STANDARDY KOMPETENCJI DOTYCZĄCE EKSPERTÓW W DZIEDZINIE ŻEGLUGI PASAŻERSKIEJ

1. Ekspert musi być w stanie organizować korzystanie z urządzeń ratunkowych na pokładzie statków pasażerskich.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. organizować korzystanie z urządzeń ratunkowych.	1. Znajomość planów kontroli bezpieczeństwa, w tym: <ul style="list-style-type: none"> • instrukcji bezpieczeństwa i planu bezpieczeństwa; • planu i procedur na wypadek sytuacji nadzwyczajnych. 2. Znajomość urządzeń ratunkowych oraz ich funkcji i umiejętność zademonstrowania korzystania z urządzeń ratunkowych. 3. Znajomość obszarów dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. 4. Umiejętność zademonstrowania korzystania z urządzeń ratunkowych dla pasażerów, w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

2. Ekspert musi być w stanie przestrzegać instrukcji bezpieczeństwa i podejmować niezbędne działania służące ogólnej ochronie pasażerów, zwłaszcza w przypadku sytuacji nadzwyczajnej (na przykład ewakuacji, uszkodzenia, kolizji, wylądowania na mieliznę, pożaru, wybuchu lub innych sytuacji, które mogą spowodować panikę), w tym również udzielając bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami w zakresie szkoleń oraz z instruktażem przewidzianymi w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. stosować instrukcje bezpieczeństwa;	1. Umiejętność monitorowania systemów i wyposażenia bezpieczeństwa oraz organizowania kontroli i sprawdzania wyposażenia bezpieczeństwa statków pasażerskich, w tym aparatów oddechowych. 2. Umiejętność przeprowadzania ćwiczeń na wypadek sytuacji nadzwyczajnych. 3. Umiejętność wydawania poleceń członkom załogi i personelowi pokładowemu, którzy zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa pełnią określoną rolę, w zakresie korzystania w sytuacjach nadzwyczajnych z urządzeń ratunkowych, dróg ewakuacyjnych, miejsc zbiórki i miejsc ewakuacji. 4. Umiejętność udzielenia pasażerom informacji na początku rejsu na temat regulaminu i treści planu bezpieczeństwa.
2. stosować niezbędne środki mające na celu ogólną ochronę pasażerów oraz ich ochronę w sytuacjach nadzwyczajnych;	1. Umiejętność wdrożenia planów przewidzianych w instrukcji bezpieczeństwa na wypadek ewakuacji części statku lub całego statku, z uwzględnieniem różnych sytuacji nadzwyczajnych (np. dym, pożar, wyciek, zagrożenie dla stateczności statku oraz zagrożenia wynikające z ładunku przewożonego na pokładzie). 2. Znajomość zasad zarządzania kryzysowego oraz zarządzania tłumem i konfliktami.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
3. udzielić pomocy i wydać polecenia, tak aby osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogły bezpiecznie wejść na pokład, przebywać na pokładzie i zejść z pokładu.	3. Umiejętność udzielania niezbędnych informacji kapitanowi, pasażerom i zewnętrznym służbom ratowniczym. 1. Wiedza na temat dostępności statku, miejsc na pokładzie odpowiednich dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym wiedza na temat szczególnych potrzeb takich osób dotyczących np. dróg ewakuacyjnych, oraz umiejętność właściwego wskazania takich miejsc w planach bezpieczeństwa. 2. Umiejętność wdrożenia przepisów dotyczących niedyskryminacyjnego dostępu i planów zawartych w instrukcji bezpieczeństwa dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wszystkich wymogów w zakresie szkoleń, o których mowa w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

3. Ekspert musi być w stanie komunikować się w języku angielskim na poziomie podstawowym.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. komunikować się w sprawie kwestii związanych z bezpieczeństwem w języku angielskim na poziomie podstawowym.	1. Znajomość słownictwa języka angielskiego na poziomie podstawowym i należyte wymawianie zwrotów stosowanych do udzielania informacji wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie w sytuacjach standardowych oraz do ostrzegania ich i kierowania nimi w sytuacjach nadzwyczajnych. 2. Umiejętność posługiwania się słownictwem języka angielskiego na poziomie podstawowym i należyte wymawianie zwrotów stosowanych do udzielania informacji wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie w sytuacjach standardowych oraz do ostrzegania ich i kierowania nimi w sytuacjach nadzwyczajnych.

4. Ekspert musi być w stanie spełniać odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 1177/2010.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. udzielić pasażerom pomocy w zakresie praw pasażerów.	1. Znajomość przepisów dotyczących przewozów drogą wodną śródlądową ustanowionych rozporządzeniem (UE) nr 1177/2010, w szczególności w odniesieniu do niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników, praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi, minimalnych informacji udostępnianych pasażerom, rozpatrywania skarg oraz ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów. 2. Umiejętność informowania pasażerów o obowiązujących prawach pasażerów. 3. Umiejętność wdrożenia obowiązujących procedur w celu zapewnienia dostępu i udzielenia profesjonalnej pomocy.

VI. STANDARDY KOMPETENCJI DOTYCZĄCE EKSPERTÓW W DZIEDZINIE SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG)

1. Ekspert musi być w stanie zapewniać zgodność z przepisami i standardami mającymi zastosowanie do jednostek pływających napędzanych LNG, a także z innymi odpowiednimi regulacjami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. zapewniać zgodność z odpowiednimi przepisami i standardami mającymi zastosowanie do jednostek pływających napędzanych LNG;	1. Znajomość przepisów dotyczących jednostek pływających napędzanych LNG, takich jak odpowiednie przepisy porządkowe, stosowne przepisy w zakresie wymogów technicznych i ADN. 2. Znajomość regulaminu instytucji klasyfikacyjnej.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	3. Umiejętność kierowania operacjami przeprowadzanymi przez członków załogi w celu zapewnienia zgodności z przepisami i standardami mającymi zastosowanie do jednostek pływających wykorzystujących LNG jako paliwo na pokładzie jednostki pływającej, a w szczególności z procedurą bunkrowania, oraz monitorowania tych operacji.
2. zapewniać zgodność z innymi odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa podczas uprawiania żeglugi i cumowania.	1. Znajomość odpowiednich przepisów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa, w tym odpowiednich lokalnych wymogów i zezwoleń, w szczególności na obszarach portowych. 2. Umiejętność kierowania operacjami przeprowadzanymi przez członków załogi w celu zapewnienia zgodności z innymi odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa oraz monitorowania tych operacji.

2. Ekspert musi być świadomy określonych kwestii wymagających uwagi w związku z LNG, rozumieć zagrożenia i zarządzać nimi.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. rozumieć określone kwestie wymagające uwagi w związku ze szczególnymi cechami LNG;	1. Znajomość definicji, składu i cech jakościowych LNG, karty charakterystyki (SDS): właściwości i cech fizycznych produktu oraz cech środowiskowych. 2. Znajomość odpowiedniej temperatury przechowywania, temperatury zapłonu, granic wybuchowości i charakterystyki ciśnienia, temperatur krytycznych, powiązanych zagrożeń, warunków atmosferycznych, właściwości kriogenicznych, zachowania się LNG w kontakcie z powietrzem, a także odparowanym i obojętnym gazem, np. azotem.
2. rozumieć zagrożenia i zarządzać nimi.	1. Znajomość planów bezpieczeństwa, zagrożeń i ryzyka, w tym znajomość rozkładu alarmów i związanych z nim zadań w zakresie bezpieczeństwa. 2. Umiejętność zarządzania ryzykiem, dokumentowania bezpieczeństwa na pokładzie (w tym planu bezpieczeństwa i instrukcji bezpieczeństwa), przeprowadzania oceny niebezpiecznych miejsc i stanu bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz ich kontrolowania, a także umiejętność korzystania ze środków ochrony indywidualnej.

3. Ekspert musi być w stanie w bezpieczny sposób obsługiwać systemy specyficzne dla LNG.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. w bezpieczny sposób obsługiwać systemy specyficzne dla LNG na pokładzie oraz połączone z systemami pokładowymi.	1. Znajomość technicznych aspektów systemu LNG, takich jak: <ul style="list-style-type: none"> • konfiguracja ogólna i instrukcja obsługi, • system bunkrowania LNG, • urządzenia służące do kontrolowania wycieków, • system bezpiecznego przechowywania LNG, • system obróbki gazu, • system przewodów rurowych LNG, • system zasilania gazem, • koncepcja siłowni, • instalacja wentylacyjna, • temperatura i ciśnienie (sposób odczytywania wykresu rozkładu temperatur i ciśnień), • zawory (w szczególności główny zawór paliwa gazowego), zawór nadmiarowy ciśnieniowy, • systemy kontroli, nadzoru i bezpieczeństwa, alarmy, wykrywanie gazu i łącznik suchego rozłączania.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	2. Umiejętność przedstawienia sposobu działania LNG, odczytywanie poziomu ciśnienia i temperatury, obsługiwane systemów strippingu, systemów uszczelniających, systemów dostaw gazu, wentylacji, systemów rurowch i systemów bezpieczeństwa, systemów zaworów oraz zarządzanie stratami LNG wskutek wyparowania.

4. Ekspert musi być w stanie zapewniać regularne kontrole systemu LNG.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przeprowadzać i monitorować regularne kontrole systemu LNG.	1. Umiejętność konserwacji i monitorowania systemu LNG. 2. Wiedza na temat ewentualnych awarii i alarmów. 3. Umiejętność przeprowadzania codziennej konserwacji, cotygodniowej konserwacji, regularnej okresowej konserwacji, naprawiania awarii i dokumentowania prac konserwacyjnych.

5. Ekspert musi być w stanie przeprowadzać bunkrowanie LNG w bezpieczny i kontrolowany sposób.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przeprowadzać i monitorować procedury bunkrowania w bezpieczny sposób.	1. Znajomość: <ul style="list-style-type: none"> • oznaczeń identyfikacyjnych zgodnych z odpowiednimi przepisami porządkowymi i portowymi, • warunków podpływania do nabrzeża i cumowania do celów bunkrowania, • procedury bunkrowania LNG, • oczyszczania systemu LNG, • stosownych list kontrolnych i świadectw dostaw, • środków bezpieczeństwa dotyczących bunkrowania i procedur ewakuacji. 2. Umiejętność inicjowania i monitorowania przebiegu procedur bunkrowania, w tym podejmowanie środków służących zagwarantowaniu bezpiecznego cumowania oraz prawidłowego ułożenia przewodów i rur, aby uniknąć przecieku, a także podejmowanie środków w celu bezpiecznego odcięcia połączenia z systemem bunkrowania LNG w dowolnym momencie. 3. Umiejętność zapewnienia zgodności z odpowiednimi przepisami dotyczącymi strefy bezpieczeństwa. 4. Umiejętność zgłaszania rozpoczęcia procedury bunkrowania i bezpiecznego przeprowadzania bunkrowania zgodnie z instrukcją, w tym monitorowania ciśnienia, temperatury i poziomu LNG w zbiornikach. 5. Umiejętność czyszczenia systemów rur, zamykania zaworów i odłączania jednostki pływającej od instalacji bunkrowania oraz zgłaszania zakończenia procedury po bunkrowaniu.

6. Ekspert musi być w stanie przygotować system LNG na potrzeby konserwacji jednostki pływającej.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. przygotować system LNG na potrzeby konserwacji jednostki pływającej i ponownego wykorzystania.	1. Znajomość odpowiednich procedur czyszczenia, takich jak osuszanie i płukanie systemu LNG przed pobytem w stoczni.

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
	2. Umiejętność przeprowadzenia: <ul style="list-style-type: none"> • zubożniania systemu LNG, • procedury osuszania zbiornika paliwa LNG, • pierwszego napełnienia zbiornika paliwa LNG (suszenie i chłodzenie), • wprowadzenia do eksploatacji po pobycie w stoczni.

7. Ekspert musi być w stanie prawidłowo postępować w sytuacjach nadzwyczajnych związanych z LNG.

Ekspert musi być w stanie:

KOLUMNA 1 KOMPETENCJE	KOLUMNA 2 WIEDZA I UMIEJĘTNOŚCI
1. odpowiednio reagować w sytuacjach nadzwyczajnych (takich jak wycieki i przecieki LNG, kontakt substancji o niskiej temperaturze ze skórą, pożar, incydenty związane z transportem towarów niebezpiecznych stwarzających szczególne zagrożenie lub wpłynięcie jednostki pływającej na mieliznę).	1. Znajomość środków nadzwyczajnych oraz pokładowej dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa (w tym planu i instrukcji bezpieczeństwa). 2. Umiejętność odpowiedniego reagowania w sytuacjach nadzwyczajnych, takich jak: <ul style="list-style-type: none"> • wyciek LNG na pokładzie, • kontakt LNG ze skórą, • wyciek LNG w pomieszczeniach zamkniętych (np. w siłowniach), • wyciek LNG lub wyciek gazu ziemnego w przestrzeniach między dwiema barierami (np. w przestrzeni rozdzielającej podwójne ściany zbiorników paliwa, w przestrzeni pomiędzy ścianami rur dwuściennej), • wybuch pożaru w pobliżu zbiorników paliwa LNG lub w siłowni, • wzrost ciśnienia w systemie przewodów rurowych po aktywacji awaryjnego systemu odcinania dopływu paliwa w sytuacji nieuchronnego uwolnienia gazu lub odpowietrzenia. 3. Znajomość szczególnych zagrożeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych oraz wpłynięciem jednostki pływającej na mieliznę lub kolizją. 4. Umiejętność podejmowania odpowiednich działań w sytuacjach nadzwyczajnych oraz podejmowania nadzwyczajnych środków zdalnego nadzoru, np. odpowiednie kontrolowanie pożaru wywołanego zapaleniem się LNG, pożaru powierzchniowego, pożaru strumieniowego i pożaru błyskawicznego.

ZAŁĄCZNIK II

STANDARDY DOTYCZĄCE EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH

I. STANDARDY DOTYCZĄCE EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH W CELU UZYSKANIA SZCZEGÓLNEGO ZEZWOLENIA NA UPRAWIENIE ŻEGLUGI Z POMOCĄ RADARU

1. Konkretnie kompetencje i sytuacje, w których przeprowadza się ocenę

Egzaminatorzy samodzielnie decydują o treści poszczególnych elementów egzaminu.

Egzaminatorzy muszą sprawdzić elementy 1–16 i co najmniej jeden z elementów 17–19. W ramach każdego elementu wnioskodawcy muszą uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów.

Nr	Kompetencje	Element egzaminu
1	1.1.	uruchamianie, regulacja i kontrola działania radarowych instalacji nawigacyjnych;
2	1.1.	uruchamianie, regulacja i kontrola działania wskaźnika prędkości zwrotu;
3	1.1.	prawidłowa interpretacja wyświetlanego obrazu radarowego poprzez odpowiednie ustawienie zasięgu, rozdzielczości, jasności, mocy, kontrastu i innych podłączonych przyrządów, a także wypośrodkowywanie i dostrajanie;
4	1.1.	wykorzystywanie wskaźnika prędkości zwrotu np. poprzez ustawienie prędkości zwrotu odpowiednio do maksymalnej prędkości zwrotu jednostki pływającej;
5	2.1	ustalanie położenia anteny na ekranie i wytyczanie linii kursu, ustalanie położenia, kursu i kierunku skrętu własnej jednostki pływającej oraz ustalanie odległości i zasięgu;
6	2.1	interpretacja zachowania innych uczestników ruchu (stojących jednostek pływających, jednostek pływających nadpływających z przeciwnika i jednostek pływających płynących w tym samym kierunku);
7	2.2	analizowanie informacji dostarczanych przez radar, takich jak linia kursu, elektroniczna linia namiarowa, kręgi stałe i kręgi ruchome, szlaki celu, decentracja oraz linie równoległe, oraz umiejętność objaśnienia obrazu radarowego;
8	3.1	zmniejszanie zakłóceń generowanych przez własną jednostkę pływającą poprzez sprawdzenie anteny i ograniczenie cieni oraz wielokrotnego odbicia, np. na obszarze ładowni;
9	3.2	podejmowanie działań w celu zmniejszenia zakłóceń środowiskowych poprzez ograniczanie wpływu deszczu i fal, prawidłowe radzenie sobie z rozproszonymi polami (np. wywoływanymi obecnością mostów), fałszywymi/fantomowymi echami emitowanymi przez linie i przewody elektroenergetyczne, a także efektami zacielenia i efektami propagacji wielodrogowej;
10	3.3	umiejętność eliminowania zakłóceń pochodzących z innych radarowych instalacji nawigacyjnych poprzez ich tłumienie (IR);
11	4.1.	prawidłowe przydzielanie zadań członkom załogi pokładowej;
12	4.1.	zapewnianie współpracy między sternikiem a osobą korzystającą z radarowej instalacji nawigacyjnej stosownie do stopnia widoczności i konstrukcji sterówki;
13	4.1	korzystanie ze wskaźników prędkości zwrotu i ECDIS śródlądowego lub podobnych metod obrazowania w połączeniu z radarem;
14	4.1.	podejmowanie działań zgodnie z obowiązującymi przepisami porządkowymi w sytuacji ograniczonej i dobrej widoczności;
15	4.1.	korzystanie z radia, posługiwanie się sygnałami dźwiękowymi oraz wytyczanie kursu na podstawie informacji uzyskanych za pośrednictwem radaru;
16	4.1.	wydawanie komend sternikowi, w tym sprawdzanie, czy dysponuje on wymaganą wiedzą i wymaganymi umiejętnościami;
17	5.1	podejmowanie odpowiednich działań w sytuacji dużego natężenia ruchu;
18	5.1.	podejmowanie odpowiednich działań w przypadku awarii urządzeń;
19	5.1.	odpowiednie reagowanie na niejasne lub niebezpieczne sytuacje związane z ruchem.

2. Wymogi techniczne dotyczące jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego

W odniesieniu do jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego stosuje się przepisy art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397.

Jednostka pływająca wykorzystywana w ramach egzaminu praktycznego do sprawdzenia kompetencji kapitana w zakresie uprawiania żeglugi z pomocą radaru musi spełniać wymogi techniczne przewidziane w art. 7.06 normy ES-TRIN 2017/1 ⁽¹⁾. Jednostka pływająca musi być wyposażona w działający ECDIS śródlądowy lub porównywalne urządzenie zapewniające możliwość obrazowania map elektronicznych.

II. STANDARDY PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH DLA OSÓB CHCĄCYCH UZYSKAĆ ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI EKSPERTA W DZIEDZINIE ŻEGLUGI PASAŻERSKIEJ

1. Konkretnie kompetencje i sytuacje, w których przeprowadza się ocenę

Egzaminatorzy samodzielnie decydują o treści poszczególnych elementów egzaminu.

Egzaminatorzy muszą sprawdzić 11 spośród 14 elementów kategorii I, o ile przeprowadzą również ocenę elementu 16 i elementu 20.

Egzaminatorzy muszą sprawdzić 7 spośród 8 elementów kategorii II.

Wnioskodawcy mogą uzyskać maksymalnie 10 punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu.

W przypadku elementów kategorii I wnioskodawcy muszą uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu. W przypadku elementów kategorii II wnioskodawcy muszą uzyskać łącznie co najmniej 45 punktów.

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
1	1.1.	demonstrowanie pasażerom sposobu korzystania z kół ratunkowych;	I
2	1.1.	demonstrowanie pasażerom, członkom załogi pokładowej i personelowi pokładowemu sposobu korzystania z kamizełek ratunkowych oraz demonstrowanie osobom niepełniącym funkcji przewidzianych w instrukcji bezpieczeństwa sposobu korzystania z określonych rodzajów urządzeń ratunkowych;	I
3	1.1.	demonstrowanie prawidłowego sposobu korzystania z odpowiedniego sprzętu do ewakuacji na płytkie wody, na brzeg lub na inną jednostkę pływającą;	I
4	1.1.	demonstrowanie sposobu korzystania z łodzi towarzyszących, w tym z ich silnika oraz reflektora-szperacza, lub z platformy zgodnej z art. 19.15 normy ES-TRIN 2017/1, która zastępuje łódź towarzyszącą, lub ze zbiorowych środków ratunkowych, o których mowa w art. 19.09 ust. 5–7 normy ES-TRIN 2017/1;	I
5	1.1.	demonstrowanie sposobu korzystania z odpowiednich noszy;	I
6	1.1.	demonstrowanie sposobu korzystania z zestawów pierwszej pomocy;	I
7	1.1.	demonstrowanie sposobu korzystania z zestawów aparatów oddechowych i zestawów sprzętu, a także z kapturew uciezkowych, o których mowa w art. 19.12 ust. 10 normy ES-TRIN 2017/1, lub z kilku tych przedmiotów jednocześnie;	I
8	2.1.	sprawdzanie i monitorowanie częstotliwości inspekcji urządzeń wymienionych w pozycjach nr 1–7 niniejszej tabeli;	II
9	2.1.	sprawdzanie i monitorowanie, czy osoby korzystające z zestawów pierwszej pomocy, zestawów aparatów oddechowych i zestawów sprzętu, a także kapturew uciezkowych, posiadają niezbędne kompetencje w tym zakresie;	II
10	2.1.	odpowiednie shtauowanie i dystrybuowanie środków ratunkowych;	I
11	2.3.	identyfikowanie obszarów dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;	II
12	1.1.	demonstrowanie osobom o ograniczonej możliwości poruszania się sposobu korzystania z urządzeń ratunkowych;	I
13	2.1	objaśnianie elementów instrukcji bezpieczeństwa i planu bezpieczeństwa;	II

(¹) Normy europejskie ustanawiające wymogi techniczne dla statków żeglugi śródlądowej są dostępne pod adresem <https://www.cesni.eu>

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
14	2.1.	przydzielanie personelowi pokładowemu zadań zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa i planem bezpieczeństwa;	II
15	2.3	przydzielanie personelowi pokładowemu zadań związanych z zapewnianiem niedyskryminacyjnego dostępu oraz z planami zawartymi w instrukcji bezpieczeństwa w odniesieniu do osób o ograniczonej możliwości poruszania się;	II
16	2.3	organizacja szkoleń i instruktażu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (UE) nr 1177/2010;	I
17	2.2	organizacja ewakuacji obszarów dla pasażerów i objaśnianie konkretnych działań, jakie należy podjąć w przypadku kolizji, wylądowania na mieliznę, pojawienia się dymu i wybuchu pożaru;	I
18	2.2.	gaszenie pożarów w jego początkowych stadiach i obsługa wodoszczelnych i ognioszczelnych drzwi;	I
19	2.2.	przekazywanie niezbędnych informacji kapitanowi, pasażerom i zewnętrznym służbom ratowniczym w symulowanej sytuacji nadzwyczajnej;	II
20	3.1	posługiwanie się słownictwem języka angielskiego na poziomie podstawowym oraz należyte wymawianie zwrotów stosowanych do udzielania informacji pasażerom i personelowi pokładowemu w sytuacjach standardowych oraz ostrzegania ich i kierowania nimi w sytuacjach nadzwyczajnych;	I
21	4.1	wyjaśnianie, które prawa pasażerów mają zastosowanie w danym przypadku;	I
22	4.1	wdrażanie obowiązujących procedur służących zapewnieniu pasażerom dostępu i udzieleniu im profesjonalnej pomocy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1177/2010.	II

2. Wymogi techniczne dotyczące jednostek pływających i instalacji nabrzeżnych wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego

Miejsce, w którym przeprowadza się ocenę, powinno być wyposażone w urządzenia ratunkowe dla statków pasażerskich niezbędne do przeprowadzenia elementu nr 2 egzaminu, z uwzględnieniem szczególnych urządzeń ratunkowych dla statków kabinowych zgodnie z obowiązującą normą ES-TRIN 2017/1. Dla tego miejsca należy sporządzić instrukcję bezpieczeństwa i plan bezpieczeństwa zgodne z normą ES-TRIN 2017/1 oraz zapewnić w nim dostęp do odpowiednich pomieszczeń i urządzeń pozwalających ocenić umiejętność organizowania ewakuacji, zwalczania pożarów oraz reagowania na wybuch pożaru.

W odniesieniu do jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego stosuje się przepisy art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397.

III. STANDARDY PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH DLA OSÓB CHCĄCYCH UZYSKAĆ ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI EKSPERTA W DZIEDZINIE SKROPLONEGO GAZU ZIEMNEGO (LNG)

1. Konkretnie kompetencje i sytuacje, w których przeprowadza się ocenę

Egzaminatorzy samodzielnie decydują o treści poszczególnych elementów egzaminu. Egzaminatorzy muszą sprawdzić 9 spośród 11 elementów kategorii I.

Egzaminatorzy muszą sprawdzić 5 spośród 7 elementów kategorii II.

Wnioskodawcy mogą uzyskać maksymalnie 10 punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu.

W przypadku elementów kategorii I wnioskodawcy muszą uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu. W przypadku elementów kategorii II wnioskodawcy muszą uzyskać łącznie co najmniej 30 punktów.

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
1	1.1	kierowanie operacjami przeprowadzanymi przez członków załogi w celu zapewnienia zgodności z przepisami i standardami mającymi zastosowanie do jednostek pływających wykorzystujących LNG jako paliwo na pokładzie jednostki pływającej, a w szczególności z procedurą bunkrowania, oraz monitorowanie tych operacji;	II
2	1.2	kierowanie operacjami przeprowadzanymi przez członków załogi w celu zapewnienia zgodności z innymi odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa oraz monitorowanie tych operacji;	II

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
3	2.2	zarządzanie ryzykiem, dokumentowanie bezpieczeństwa na pokładzie (w tym planu bezpieczeństwa i instrukcji bezpieczeństwa), przeprowadzanie oceny i kontrolowanie niebezpiecznych miejsc oraz stanu bezpieczeństwa pożarowego i korzystanie ze środków ochrony indywidualnej;	II
4	3.1	przedstawianie sposobu działania LNG;	II
5	3.1	odczytywanie poziomu ciśnienia i temperatury, obsługiwane systemów strippingu, systemów uszczelniających, systemów rurowych, systemów dostaw gazu, wentylacji, systemów bezpieczeństwa i systemów zaworów oraz zarządzanie stratami LNG wskutek wyparowania;	I
6	4.1	podejmowanie codziennych, cotygodniowych i okresowych czynności konserwacyjnych;	I
7	4.1	usuwanie awarii wykrytych w trakcie czynności konserwacyjnych;	I
8	4.1	dokumentowanie prac konserwacyjnych;	II
9	5.1	inicjowanie i monitorowanie przebiegu procedur bunkrowania, w tym podejmowanie środków służących zagwarantowaniu bezpiecznego cumowania oraz prawidłowego ułożenia przewodów i rur, aby uniknąć przecieku, a także podejmowanie środków mających na celu zapewnienie możliwości bezpiecznego rozłączenia połączenia LNG i połączenia na potrzeby bunkrowania w dowolnym momencie;	I
10	5.1	zapewnianie zgodności z odpowiednimi przepisami dotyczącymi strefy bezpieczeństwa;	II
11	5.1	zgłaszanie rozpoczęcia procedury bunkrowania;	II
12	5.1	bezpieczne przeprowadzanie bunkrowania zgodnie z instrukcją, w tym monitorowanie ciśnienia, temperatury i poziomu LNG w zbiornikach;	I
13	5.1	czyszczenie systemów rur, zamykanie zaworów i odłączanie jednostki pływającej od instalacji bunkrowania oraz zgłaszanie zakończenia procedury po bunkrowaniu;	I
14	6.1	przeprowadzanie <ul style="list-style-type: none"> • zubożniania systemu LNG, • procedury osuszania zbiornika paliwa LNG, • pierwszego napełnienia zbiornika paliwa LNG (suszenie i chłodzenie), • wprowadzenia do eksploatacji po pobycie w stoczni; 	I
15	7.1	odpowiednie reagowanie w sytuacjach nadzwyczajnych, takich jak: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> wyciek LNG na pokładzie, <input type="checkbox"/> kontakt LNG ze skórą, <input type="checkbox"/> wyciek LNG w pomieszczeniach zamkniętych (np. w siłowniach), <input type="checkbox"/> wyciek LNG lub wyciek gazu ziemnego w przestrzeniach między dwiema barierami (np. w przestrzeni rozdzielającej podwójne ściany zbiorników paliwa, w przestrzeni pomiędzy ścianami rur dwuściennych); 	I
16	7.1	odpowiednie reagowanie w przypadku wybuchu pożaru w pobliżu zbiorników LNG lub w siłowni;	I
17	7.1	odpowiednie reagowanie w przypadku wzrostu ciśnienia w systemie przewodów rurowych po aktywacji awaryjnego systemu odcinania dopływu paliwa w sytuacji nieuchronnego zwolnienia systemu odcinania lub jego odpowietrzenia;	I
18	7.1	podejmowanie odpowiednich działań w sytuacjach nadzwyczajnych oraz podejmowanie nadzwyczajnych środków zdalnego nadzoru, np. odpowiednie kontrolowanie pożaru wywołanego zapaleniem się LNG, pożaru powierzchniowego, pożaru strumieniowego i pożaru błyskawicznego.	I

2. Wymogi techniczne dotyczące jednostek pływających i urządzeń lądowych wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego

Jednostka pływająca i urządzenia lądowe muszą być wyposażone w:

1. Dokumentację wykorzystywaną do celów oceny, m.in.

- 1.1. Instrukcję bezpieczeństwa (w tym plan bezpieczeństwa i wskazówki bezpieczeństwa) zgodnie z art. 30.03 normy ES-TRIN 2017/1,

- 1.2. Ocenę ryzyka zgodnie z sekcją I pkt 1.3 załącznika 8 do normy ES-TRIN 2017/1,
- 1.3. Wszystkie inne dokumenty wymagane zgodnie z art. 30.01 ust. 5 normy ES-TRIN 2017/1, w tym szczegółowa instrukcja obsługi przewidziana w sekcji I pkt 1.4.9 załącznika 8 do normy ES-TRIN 2017/1,
2. Specjalne systemy na potrzeby stosowania LNG:
 - 2.1. system bunkrowania LNG, w tym stacja bunkrowania,
 - 2.2. system bezpiecznego przechowywania LNG,
 - 2.3. system przewodów rurowych LNG,
 - 2.4. system zasilania gazem,
 - 2.5. system obróbki gazu,
3. Odpowiednią siłownię,
 - 3.1. instalację wentylacyjną,
 - 3.2. system zapobiegania przeciekom i kontroli przecieków,
 - 3.3. system monitorowania i bezpieczeństwa, oraz
 - 3.4. dodatkowe instalacje gaśnicze.

W odniesieniu do jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego stosuje się przepisy art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397.

IV. STANDARDY PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH DLA OSÓB CHCĄCYCH UZYSKAĆ ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI KAPITANA

1. Konkretnie kompetencje i sytuacje, w których przeprowadza się ocenę

Egzamin składa się z dwóch części: pierwsza dotyczy planowania rejsu, natomiast druga – przeprowadzenia rejsu. Ocena sposobu przeprowadzenia rejsu musi zakończyć się w ramach jednej sesji. Każda część egzaminu składa się z szeregu elementów.

W przypadku kapitanów, którzy nie ukończyli zatwierdzonego programu szkolenia opierającego się na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego ani nie przeszli pomyślnie oceny kompetencji przeprowadzanej przez organ administracyjny i służącej potwierdzeniu spełnienia standardów kompetencji dla poziomu operacyjnego, stosowne wymogi uzupełnia się konkretnymi elementami przewidzianymi w standardach przedstawionych w sekcji V (dodatkowy moduł poświęcony nadzorowi w ramach egzaminu praktycznego dla osób chcących uzyskać świadectwo kwalifikacji kapitana).

Jeżeli chodzi o treść, egzamin musi spełniać następujące wymogi:

Planowanie rejsu

Część egzaminu dotycząca planowania rejsu obejmuje elementy wymienione w tabeli w dodatku 1. Elementy zostały przypisane do kategorii I lub kategorii II, w zależności od ich istotności. Z każdej kategorii należy wybrać 10 elementów, które należy sprawdzić w trakcie egzaminu.

Przeprowadzanie rejsu

Wnioskodawcy muszą wykazać, że dysponują kompetencjami niezbędnymi do przeprowadzenia rejsu. Jedną z nieodzownych kompetencji w tym zakresie jest umiejętność samodzielnego kierowania jednostką pływającą przez wnioskodawców. Poszczególne elementy, które należy sprawdzić w trakcie egzaminu, przedstawiono w tabeli w dodatku 2, przy czym – w odróżnieniu od części dotyczącej planowania rejsu – należy każdorazowo sprawdzić wszystkie z nich.

Egzaminatorzy samodzielnie decydują o treści poszczególnych elementów egzaminu.

Dodatek 1

Treść części egzaminu dotyczącej planowania rejsu

W obrębie każdej kategorii należy sprawdzić 10 elementów. Wnioskodawca może uzyskać maksymalnie 10 punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu.

W przypadku elementów kategorii I wnioskodawcy muszą uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu. W przypadku elementów kategorii II wnioskodawcy muszą uzyskać łącznie co najmniej 60 punktów.

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
1	1.1.1	uprawianie żeglugi na europejskich śródlądowych drogach wodnych, w tym przez śluzy i pod mostami, zgodnie z umowami w sprawie żeglugi zawartymi z agentem;	I
2	1.1.3	uwzględnianie ekonomicznych i ekologicznych aspektów eksploatacji jednostki pływającej w celu efektywnego wykorzystywania jednostki pływającej i poszanowania środowiska;	II

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
3	1.1.4	uwzględnianie struktur technicznych i profili dróg wodnych oraz stosowanie środków ostrożności;	I
4	1.2.1	zapewnianie bezpiecznego obsadzania jednostek pływających zgodnie z obowiązującymi przepisami;	I
5	1.3.3	zapewnianie bezpiecznego dostępu do jednostki pływającej;	II
6	2.1.1	przestrzeganie zasad budownictwa i konstrukcji statków żeglugi śródlądowej;	II
7	2.1.2	rozdzielanie metod konstrukcyjnych wykorzystanych przy budowie jednostek pływających oraz ich zachowania w wodzie, w szczególności pod względem stateczności i wytrzymałości;	II
8	2.1.3	rozumienie sposobu działania części konstrukcyjnych jednostki pływającej, zapewnianie jej niezatapialności i analizowanie uszkodzeń;	II
9	2.1.4	podjęcie działań mających na celu ochronę wodoszczelności jednostki pływającej;	I
10	2.2.1	rozumienie funkcji wyposażenia jednostki pływającej;	II
11	2.2.2	przestrzeganie wymogów szczególnych dotyczących transportu towarów i pasażerów;	I
12	3.1.1	rozumienie stosownych przepisów, kodeksów i norm w zakresie obsługi transportu ładunków obowiązujących na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym;	II
13	3.1.2	sporządzanie planów rozmieszczenia i mocowania, w tym znajomość systemów załadunku ładunków i systemów balastowych służących utrzymaniu poziomu naprężenia kadłuba w dopuszczalnych granicach;	I
14	3.1.3.	kontrolowanie procedur załadunku i wyładunku pod kątem bezpieczeństwa transportu;	I
15	3.1.4	rozdzielanie towarów i ich właściwości w celu monitorowania i zapewnienia bezpiecznego załadunku towarów zgodnie z planem rozmieszczenia i mocowania;	II
16	3.2.1	świadomość wpływu ładunków i operacji związanych z ładunkiem na przegłębienie i stateczność;	I
17	3.2.2	sprawdzanie pojemności użytecznej jednostki pływającej, korzystanie z wykresów stateczności i przegłębienia oraz stosowanie urządzeń do pomiaru naprężenia, a także korzystanie z ABD (automatycznej bazy danych) do kontrolowania zgodności z planem rozmieszczenia i mocowania;	I
18	3.3.1	rozumienie stosownych przepisów, kodeksów i norm w zakresie transportu pasażerów obowiązujących na szczeblu krajowym, europejskim i międzynarodowym;	II
19	3.3.2	organizowanie ćwiczeń bezpieczeństwa przewidzianych w rozkładzie alarmów (bezpieczeństwa) i monitorowanie ich przebiegu, aby zapewnić bezpieczne zachowanie w potencjalnych sytuacjach zagrożenia;	II
20	3.3.3	komunikowanie się z pasażerami w sytuacjach nadzwyczajnych;	I
21	3.3.4	przeprowadzanie analizy ryzyka pokładowego związanego z ograniczeniami dostępu dla pasażerów oraz monitorowanie tego ryzyka i opracowywanie systemu ochrony pokładowej, aby wyeliminować przypadki nieuprawnionego dostępu;	II
22	3.3.5	analizowanie zgłoszeń przekazywanych przez pasażerów (dotyczących np. nieprzewidzianych wydarzeń, przypadków znieważenia, aktów wandalizmu) i odpowiednie reagowanie na te zgłoszenia;	II
23.	4.4.1	zapobieganie potencjalnemu uszkodzeniu urządzeń elektrycznych i elektronicznych na pokładzie;	II
24	4.5.3	dokonywanie oceny dokumentacji technicznej i dokumentacji wewnętrznej;	II

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
25	5.1.1	zapewnianie bezpiecznego zachowania członków załogi korzystających z materiałów i dodatków;	II
26	5.1.2	sporządzanie harmonogramów prac, ich monitorowanie oraz zapewnianie ich realizacji, aby zagwarantować przeprowadzanie prac konserwacyjnych i naprawczych przez członków załogi w niezależny sposób;	II
27	5.1.3	dokonywanie zakupu materiałów i narzędzi z uwzględnieniem ochrony zdrowia i środowiska oraz sprawować kontrolę nad sposobem ich wykorzystywania;	II
28	5.1.4	zapewnianie wykorzystywania drutów i lin zgodnie ze specyfikacjami producenta i ich zamierzonym przeznaczeniem.	II
29	6.3.2	stosowanie krajowego, europejskiego i międzynarodowego prawa socjalnego;	II
30	6.3.3	ściśle przestrzeganie zakazu spożywania alkoholu i zażywania środków odurzających oraz odpowiednie reagowanie w przypadku złamania tego zakazu, podejmowanie odpowiedzialności i wyjaśnienie konsekwencji niewłaściwego zachowania;	II
31	6.3.4	organizowanie zaopatrzenia i zarządzanie przygotowywaniem posiłków na pokładzie;	II
32	7.1.1	stosowanie przepisów obowiązujących na szczeblu krajowym i międzynarodowym oraz podejmowanie odpowiednich środków ochrony zdrowia i środków służących zapobieganiu wypadkom;	II
33	7.1.2	kontrolowanie i monitorowanie ważności świadectwa jednostki pływającej oraz innych dokumentów o istotnym znaczeniu dla jednostki pływającej i jej eksploatacji;	I
34	7.1.3	zapewnianie zgodności z przepisami bezpieczeństwa przy wszelkich pracach poprzez stosowanie odpowiednich środków bezpieczeństwa w celu uniknięcia wypadków;	I
35	7.1.4	kontrolowanie i monitorowanie wszystkich środków bezpieczeństwa, jakie należy zastosować przy czyszczeniu pomieszczeń zamkniętych, zanim odpowiednie osoby otworzą te pomieszczenia, wejdą do ich wnętrza i przystąpią do ich czyszczenia;	II
36	7.2.5	kontrolowanie środków ratunkowych oraz prawidłowości korzystania ze środków ochrony indywidualnej;	II
37	7.3.1	inicjowanie przygotowań do realizacji planów ratunkowych opracowanych na wypadek różnego rodzaju sytuacji nadzwyczajnych;	II
38	7.4.1	stosowanie środków ostrożności w celu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska oraz korzystanie z odpowiednich urządzeń;	II
39	7.4.2	stosowanie przepisów w zakresie ochrony środowiska;	II
40	7.4.3	korzystanie z wyposażenia i materiałów w sposób oszczędny i ekologiczny.	II

Dodatek 2

Treść części egzaminu dotyczącej przeprowadzania rejsu

Wszystkie elementy wymienione w tej części egzaminu muszą zostać sprawdzone. W ramach każdego elementu wnioskodawca musi uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów.

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu
1	1.1.1	Nawigowanie i manewrowanie jednostką pływającą w sposób odpowiedni dla danej sytuacji, zgodnie z wymogami przepisów nawigacyjnych (funkcja aktualnej prędkości i kursu, sprawdzanie głębokości wody i maksymalnego zanurzenia, monitorowanie zapasu wody pod stępką, natężenia ruchu, interakcji z innymi jednostkami pływającymi itp.);
2	1.1.4	Dokowanie jednostki pływającej żeglugi śródlądowej i wyprowadzanie takiej jednostki na wody w prawidłowy i odpowiedni sposób, zgodnie z wymogami przepisów nawigacyjnych lub wymogami w zakresie bezpieczeństwa;
3	1.1.5	W stosownych przypadkach ponowna regulacja lub zerowanie pomocy nawigacyjnych;
4	1.1.5	Gromadzenie wszystkich informacji istotnych dla nawigacji przekazywanych przez pomoce nawigacyjne i wykorzystywanie ich do korygowania sposobu kierowania jednostką pływającą;
5	1.1.6	Uruchamianie niezbędnych urządzeń na stanowisku sterowania (pomoce nawigacyjne takie jak AIS śródlądowy, ECDIS śródlądowy) oraz ich regulacja;
6	2.2.2	Sprawdzanie, czy jednostka pływająca jest gotowa do rejsu zgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz weryfikowanie, czy ładunek i inne przedmioty zostały bezpiecznie rozmieszczone na pokładzie zgodnie z tymi przepisami;
7	4.2.2	Odpowiednie reagowanie na awarie (które w stosownych przypadkach należy symulować) w trakcie żeglugi (np. wzrost temperatury wody chłodzącej, spadek ciśnienia oleju w silniku, awaria głównej maszyny (głównych maszyn), awaria steru, zakłócenia komunikacji radiowej, awaria urządzenia radiotelefonicznego, brak pewności co do kursu innej jednostki pływającej), planowanie dalszych działań i organizowanie lub podejmowanie czynności związanych z pracami konserwacyjnymi, aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi;
8	5.1.2	Kierowanie jednostką pływającą w taki sposób, by być przygotowanym na możliwość wystąpienia wypadku lub by uniknąć zbędnego jej zużycia; częste sprawdzanie dostępnych wskaźników;
9	6.1.1	Opracowywanie określonego schematu komunikacji z członkami załogi (komunikacja pokładowa) na potrzeby wykonywania różnych manewrów i spotkań z udziałem personelu (na przykład odpraw), lub z osobami, z którymi należy nawiązać współpracę (przy wykorzystaniu wszystkich sieci łączności radiowej);
10	6.2.2	Komunikowanie się z odpowiednimi osobami (na pokładzie) i z innymi podmiotami (sektorowe centrum ruchu, inne jednostki pływające itp.) w trakcie przeprowadzania tego rodzaju czynności zgodnie z obowiązującymi przepisami (sieci, drogi wodne biegnące wzdłuż trasy rejsu): korzystanie z urządzeń radiotelefonicznych i telefonu;
11	7.3.3	Radzenie sobie w sytuacjach nadzwyczajnych (które w stosownych przypadkach należy symulować – np. wypadnięcie człowieka za burtę, awaria, pożar na pokładzie, uwolnienie substancji niebezpiecznych, przecieki) poprzez szybkie i rozważne przeprowadzanie manewrów ratunkowych lub manewrów służących zmniejszeniu szkód lub poprzez szybkie i rozważne podejmowanie odpowiednich środków w tym zakresie. Powiadamianie odpowiednich osób i właściwych organów w przypadku sytuacji nadzwyczajnej i przekazywanie im stosownych informacji w tym zakresie;
12	7.3.4	Komunikowanie się w przypadku awarii z odpowiednimi osobami (na pokładzie) oraz z innymi podmiotami (za pośrednictwem urządzeń radiotelefonicznych i telefonu), w celu rozwiązania problemów.

2. Wymogi techniczne dotyczące jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego

W odniesieniu do jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego stosuje się przepisy art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397.

V. STANDARDY PRZEPROWADZANIA DODATKOWEGO MODUŁU POŚWIĘCONEGO NADZOROWI W RAMACH EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DLA OSÓB CHCĄCYCH UZYSKAĆ ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI KAPITANA

Moduł ten muszą zaliczyć kandydaci, którzy nie ukończyli zatwierdzonego programu szkolenia opierającego się na standardach kompetencji dla poziomu operacyjnego ani nie przeszli pomyślnie oceny kompetencji przeprowadzanej przez organ administracyjny i służącej potwierdzeniu spełnienia standardów kompetencji dla poziomu operacyjnego.

Kandydaci muszą spełnić wymogi wymienione poniżej oraz wymogi, o których mowa w standardach przeprowadzania egzaminów praktycznych dla osób chcących uzyskać świadectwo kwalifikacji kapitana.

1. Konkretne kompetencje i sytuacje, w których przeprowadza się ocenę

Egzaminatorzy samodzielnie decydują o treści poszczególnych elementów egzaminu. Egzaminatorzy muszą sprawdzić 20 spośród 25 elementów kategorii I.

Egzaminatorzy muszą sprawdzić 8 spośród 12 elementów kategorii II.

Wnioskodawcy mogą uzyskać maksymalnie 10 punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu.

W przypadku elementów kategorii I wnioskodawcy muszą uzyskać co najmniej 7 na 10 możliwych punktów w ramach każdego sprawdzanego elementu. W przypadku elementów kategorii II wnioskodawcy muszą uzyskać łącznie co najmniej 40 punktów.

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
1	0.1.1	wykorzystywanie materiałów dostępnych na pokładzie, takich jak wciągarki, pachoły, liny i druty, z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystanie ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego;	I
2	0.1.2	połączenie i rozdzielenie zestawu pchacz-barka z wykorzystaniem wymaganych urządzeń i materiałów;	I
3	0.1.2	wykorzystywanie sprzętu i materiałów dostępnych na pokładzie do przeprowadzania operacji sprzęgania z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystanie ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego;	I
4	0.1.3	zademonstrowanie manewrów kotwiczenia;	I
5	0.1.3	wykorzystywanie sprzętu i materiałów dostępnych na pokładzie do przeprowadzania operacji kotwiczenia z uwzględnieniem odpowiednich środków bezpieczeństwa pracy, w tym korzystanie ze środków ochrony indywidualnej i sprzętu ratowniczego;	I
6	0.1.4	zabezpieczenie wodoszczelności jednostki pływającej;	I
7	0.1.4	wykonywanie prac zgodnie z listą kontrolną na pokładzie i w pomieszczeniach mieszkalnych, takich jak uszczelnianie i zabezpieczanie luków i ładowni;	I
8	0.1.5	wyjaśnienie i zademonstrowanie obowiązujących procedur członkom załogi pokładowej podczas przepływania przez śluzy, jazy i pod mostami;	II
9	0.1.6	obsługa i konserwacja dziennego i nocnego systemu znakowania, znaków i sygnałów dźwiękowych stosowanych na jednostce pływającej;	I
10	0.3.3	stosowanie metod określania ilości załadowanego lub rozładowanego ładunku;	II
11	0.3.3	obliczanie ilości ładunku płynnego za pomocą sondowania i/lub tabel zbiorników;	II
12	0.4.1	obsługiwanie i kontrolowanie maszyn znajdujących się w siłowni zgodnie z procedurami;	I
13	0.4.1	wyjaśnianie bezpiecznego funkcjonowania, obsługiwanie i bezpiecznej konserwacji systemów zęzowych i balastowych, w tym: zgłaszanie incydentów związanych z operacjami transferu oraz umiejętność prawidłowego pomiaru i zgłoszenia poziomów napełnienia zbiornika;	II
14	0.4.1	przygotowanie i przeprowadzenie operacji wyłączenia silników po eksploatacji;	I
15	0.4.1	obsługa systemów pomp zęzowych, balastowych i ładunkowych;	I
16	0.4.1	obsługa układów hydraulicznych i pneumatycznych;	I
17	0.4.2	obsługa rozdzielnic;	I
18	0.4.2	korzystanie z zasilania z łądu;	I
19	0.4.3	stosowanie procedur bezpieczeństwa pracy w przypadku konserwacji i naprawy silników i sprzętu;	I

Nr	Kompetencje	Elementy egzaminu	Kategoria I–II
20	0.4.5	konserwacja pomp, systemów rurociągów, systemów zęzowych i balastowych oraz dbanie o te pompy i systemy;	II
21	0.5.1	sprzątanie wszystkich pomieszczeń mieszkalnych i sterówki oraz utrzymywanie pomieszczeń wewnętrznych we właściwy sposób zgodnie z zasadami higieny, w tym odpowiedzialność za swoje pomieszczenie mieszkalne;	II
22	0.5.1	sprzątanie siłowni i czyszczenie silników przy użyciu odpowiednich materiałów do czyszczenia;	I
23	0.5.1	czyszczenie i ochrona części zewnętrznych, kadłuba i pokładów jednostki pływającej w prawidłowej kolejności, przy użyciu odpowiednich materiałów – zgodnie z zasadami ochrony środowiska;	II
24	0.5.1	dbanie o unieszkodliwienie odpadów z jednostki pływającej i odpadów bytowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska;	II
25	0.5.2	dbanie o wszelkie wyposażenie techniczne zgodnie z instrukcjami technicznymi i korzystanie z programów konserwacji (w tym cyfrowych);	I
26	0.5.3	korzystanie z lin i drutów i ich przechowywanie zgodnie z praktykami i zasadami z zakresu bezpieczeństwa pracy;	II
27	0.5.4	łączenie drutów i lin, stosowanie węzłów zgodnie z ich przeznaczeniem oraz konserwacja drutów i lin;	I
28	0.6.1	stosowanie wymaganej terminologii technicznej i żeglarskiej, jak również terminologii związanej z aspektami społecznymi w znormalizowanych zwrotach komunikacyjnych;	I
29	0.7.1	zapobieganie niebezpieczeństwom związanym z zagrożeniami na pokładzie;	I
30	0.7.1	zapobieganie działaniom mogącym stanowić zagrożenie dla personelu lub jednostki pływającej;	I
31	0.7.2	korzystanie ze środków ochrony indywidualnej;	I
32	0.7.3	wykorzystanie umiejętności pływackich do przeprowadzenia operacji ratowniczych;	II
33	0.7.3	korzystanie ze sprzętu ratowniczego w przypadku przeprowadzania operacji ratowniczych oraz udzielenie pomocy ofierze i jej przetransportowanie;	II
34	0.7.4	utrzymanie wolnego dostępu do dróg ewakuacyjnych;	II
35	0.7.5	korzystanie z systemów i urządzeń łączności w sytuacjach nadzwyczajnych oraz systemów i urządzeń alarmowych;	I
36	0.7.6, 0.7.7	zastosowanie różnych metod gaszenia pożaru oraz sprzętu gaśniczego i stałych instalacji gaśniczych;	I
37	0.7.8	udzielanie pierwszej pomocy medycznej.	I

2. Wymogi minimalne dotyczące jednostek pływających, na których odbędzie się egzamin praktyczny

W odniesieniu do jednostek pływających wykorzystywanych do celów przeprowadzenia egzaminu praktycznego stosuje się przepisy art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2397.

STANDARDY DOTYCZĄCE ZATWIERDZANIA SYMULATORÓW

I. WYMOGI TECHNICZNE I FUNKCJONALNE DOTYCZĄCE SYMULATORÓW PROWADZENIA STATKU I SYMULATORÓW RADARU W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
1.	Radarowa instalacja nawigacyjna stosowana w żegludze śródlądowej	W symulatorze musi być zainstalowana co najmniej jedna radarowa instalacja nawigacyjna stosowana w żegludze śródlądowej posiadająca te same funkcje co radarowa instalacja nawigacyjna stosowana w żegludze śródlądowej posiadająca homologację typu zgodnie z ES-TRIN.	Należy sprawdzić, czy instalacja ma te same funkcje co posiadająca homologację typu radarowa instalacja nawigacyjna stosowana w żegludze śródlądowej.	x	x
2.	System łączności	Symulator musi być wyposażony w system łączności składający się z: — alternatywnego wewnętrznego łącza telefonicznego; oraz — dwóch niezależnych systemów łączności radiowej stosowanych w żegludze śródlądowej.	Należy sprawdzić, czy symulator jest wyposażony w systemy łączności.	x	x
3.	ECDIS śródlądowy	W symulatorze musi być zainstalowany co najmniej jeden ECDIS śródlądowy.	Należy sprawdzić, czy instalacja ma te same funkcje co ECDIS śródlądowy.	x	
4.	Obszar ćwiczeń	Obszar ćwiczeń obejmuje co najmniej reprezentatywną rzekę z odnogami lub kanałami i portami.	Kontrola wzrokowa obszaru	x	x
5.	Sygnały dźwiękowe	Sygnały dźwiękowe można nadawać za pomocą pedałów lub przycisków.	Należy sprawdzić, czy pedały lub przyciski działają prawidłowo.	x	x
6.	Panel świateł nawigacyjnych stosowanych w porze nocnej	W symulatorze zainstalowany jest panel świateł nawigacyjnych stosowanych w porze nocnej.	Należy sprawdzić, czy panel świateł nawigacyjnych stosowanych w porze nocnej działa prawidłowo.	x	x
7.	Modele matematyczne jednostek pływających	Co najmniej trzy modele matematyczne reprezentatywnych rodzajów jednostek pływających o różnych typach napędu i warunkach obciążenia, w tym jedna mała jednostka pływająca, która może być holownikiem, jedna średnia jednostka pływająca (np. o długości 86 m) i jedna duża jednostka pływająca (np. o długości 110 lub 135 m).	Należy sprawdzić, czy trzy obowiązkowe modele są dostępne.	x	
8.	Modele matematyczne jednostek pływających	Co najmniej jeden model matematyczny reprezentatywnego rodzaju jednostki pływającej (np. o długości 86 m).	Należy sprawdzić, czy obowiązkowy model jest dostępny.		x
9.	Liczba dostępnych docelowych jednostek pływających (1)	Symulator musi obejmować docelowe jednostki pływające należące do co najmniej pięciu klas Międzynarodowego Forum Transportu.	Należy sprawdzić, czy dostępna jest wymagana liczba i różnorodność docelowych jednostek pływających.	x	x
10.	Stanowisko operatora	Operator musi mieć możliwość komunikowania się na wszystkich kanałach o bardzo wysokiej częstotliwości (VHF). Operator musi być w stanie monitorować wykorzystanie kanałów.	Należy sprawdzić, czy operator może komunikować się na wszystkich kanałach VHF i czy operator może monitorować wykorzystanie wszystkich kanałów.	x	x

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
11.	Ćwiczenia różne	Istnieje możliwość tworzenia, zapisywania i przeprowadzania różnych ćwiczeń, które można zmieniać w trakcie wykonywania.	Należy przeprowadzać różne operacje.	x	x
12.	Ćwiczenia odrębne	Podczas egzaminu więcej niż jednego wnioskodawcy ćwiczenia wykonywane przez wnioskodawcę nie mogą zakłócać egzaminu innego wnioskodawcy.	Ćwiczenie należy powtórzyć dla każdego wnioskodawcy.	x	x
13.	Funkcje i układ mostku jednostki pływającej	Sterówka musi być zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe zgodnie z ES-TRIN 2017/1.	Należy sprawdzić, czy układ mostku i funkcje urządzeń odpowiadają wymogom technicznym dotyczącym jednostek pływających żeglugi śródlądowej. Należy sprawdzić, czy sterówka jest zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko sterowe.	x	x
14.	Stanowisko sterowe (mostek/kabina)	Stanowiska sterowe przypominają kształtem i wymiarami stanowiska na pokładzie jednostki pływającej żeglugi śródlądowej.	Kontrola wzrokowa.	x	x
15.	Stanowisko operatora	<ol style="list-style-type: none"> Należy zapewnić oddzielne pomieszczenie, w którym mogą zająć miejsca operator lub operatorzy i egzaminator lub egzaminatorzy, przy czym egzaminator musi widzieć obraz radarowy wnioskodawcy. Sterówka i pomieszczenie, w którym przebywa operator, muszą być od siebie oddzielone. Muszą one być w możliwie największym stopniu dźwiękoszczelne. Operator musi mieć możliwość obsługi w tym samym czasie co najmniej dwóch kanałów VHF. Operator musi mieć możliwość jednoznacznego zidentyfikowania kanału radiokomunikacyjnego, z którego korzysta dany wnioskodawca. 	Kontrola wzrokowa stanowiska operatora i sprawdzenie funkcjonalności.	x	x
16.	Stanowisko na potrzeby instruktażu/podsumowania	Możliwość odtworzenia przebiegu ćwiczenia przy stanowisku operatora lub stanowisku na potrzeby podsumowania.	Działania związane z oceną muszą być monitorowane.	x	x
Własna jednostka pływająca ⁽²⁾					
17.	Stopnie swobody	Symulator musi umożliwiać wizualizację ruchu o sześciu stopniach swobody.	<p>Stopnie swobody wprowadzone do symulatora można ocenić poprzez obserwację systemu wizualizacji lub za pomocą przyrządów. W związku z tym poniższe manewry są wykonywane z wykorzystaniem małych jednostek pływających, które zwykle poruszają się w sposób bardziej charakterystyczny i szybszy niż większe jednostki.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Jeżeli horyzont kołysze się przy patrzeniu do przodu podczas nawigacji wzdłuż krzywych, wprowadza się kołysanie. — Jeśli dziób jednostki podnosi się i opada przy znacznych przyspieszeniach wzdłużnych, wprowadza się przechyły wzdłużne. — Jeśli echosonda pokazuje zmiany podczas pracy przy wyższych prędkościach i przy stałej głębokości wody, wprowadza się kołysanie pionowe. Badanie to zakłada modelowanie efektu osiadania. 	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
18.	Stopnie swobody	Symulator musi być w stanie symulować ruch o trzech stopniach swobody.	Należy ocenić stopnie swobody wprowadzone do symulatora.		x
19.	Układ napędowy	Symulacja wszystkich elementów układu napędowego jest przeprowadzana w warunkach zbliżonych do warunków rzeczywistych, z uwzględnieniem wszystkich istotnych wpływów.	Układ napędowy musi zostać sprawdzony za pomocą manewrów przyspieszenia i zatrzymania, podczas których można zaobserwować pracę silnika (w zakresie reakcji na ruchy przepustnicy) i jednostki pływającej (w zakresie maksymalnej prędkości i zachowania w czasie).	x	x
20.	Urządzenia sterujące	Urządzenie sterujące zachowuje się w sposób zbliżony do sposobu zachowania w warunkach rzeczywistych w odniesieniu do prędkości zwrotu steru, z uwzględnieniem najważniejszych wpływów.	Aby sprawdzić jakość symulacji urządzeń sterujących, można przeprowadzić różne badania. Podaje się ograniczenia w przypadku, gdy nie ma możliwości oceny zachowania bez protokołów zmiennych stanu. — Reakcja: Urządzenie sterujące wykorzystuje się w celu wykonania ruchu do przodu i do tyłu. Obserwuje się, czy inicjowane są zmiany kierunku jednostki pływającej. — Prędkość zwrotu steru: Uruchamia się urządzenie sterujące i obserwuje prędkość zwrotu na wyświetlaczu. Można zmierzyć, czy prędkość jest realistyczna.	x	x
21.	Wpływ płytkowodzia	Wpływ ograniczonej głębokości wody na zapotrzebowanie na moc i zachowanie podczas manewrowania jest modelowane prawidłowo pod względem jakości.	Proponuje się dwa rodzaje badań, które pozwalają ocenić jakość pod względem wpływu płytkowodzia: Poruszanie się naprzód: maksymalna prędkość osiągnięta na różnych głębokościach wody jest mierzona, standaryzowana za pomocą prędkości na wodach głębokich i wykreślana względem parametru zanurzenia w zależności od głębokości wody (T/h). Porównanie z istniejącymi danymi pochodzącymi z badań modelowych dostarcza informacji na temat jakości wpływu płytkowodzia w symulacji. Cyrkulacja: prowadząc jednostkę pływającą przy stałej mocy i kącie wychylenia steru wynoszącym 20° na akwenie o nieograniczonej szerokości, wartości prędkości, znosu, prędkości zwrotu i średnicy cyrkulacji nieruchomej jednostki pływającej można zarejestrować na stopniowo zmniejszanej głębokości wody. Wykreślenie tych danych w zależności od T/h pozwala określić, jak wraz z głębokością wody zmienia się znos, prędkość zwrotu, prędkość i średnica.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
22.	Wpływ prądu	Istnieją co najmniej dwa bieżące punkty pomiarowe na jednostce pływającej, aby można było obliczyć aktualny moment myszkowania.	Badania mają sprawdzić występowanie charakterystyki pracy i jej uwzględnienie w symulacji: — Własną jednostkę pływającą bez napędu umieszcza się na rzece, w której występuje prąd. Obserwuje się, czy prąd znosi jednostkę pływającą. Poza tym sprawdza się, czy uzyskuje ona przyspieszenie do prędkości prądu. Jeśli prąd jest zgodny z kierunkiem rzeki, sprawdza się następnie, czy jednostka pływająca nieznacznie się obraca. — Próba wpłynięcia do portu z rzeki, w której występuje prąd, pokazuje, jak realistycznie symulator oblicza moment myszkowania powodowany przez niejednorodny prąd.	x	x
23.	Wpływ wiatru	Wpływ wiatru generuje siły w płaszczyźnie poziomej w zależności od rzeczywistej prędkości wiatru i jego kierunku. Wiatr powoduje również momenty myszkowania i kołysania.	Aby sprawdzić poziom jakości wpływu wiatru, można przeprowadzić różne badania. Aby móc z łatwością wykryć te efekty, należy wybrać stosunkowo wysokie prędkości wiatru. Badanie należy wykonać w następujący sposób: badanie należy przeprowadzić zarówno w odniesieniu do wiatru czołowego, jak i bocznego przy dwóch różnych prędkościach wiatru na obszarze, na którym nie występują żadne inne czynniki oprócz wiatru. Należy wywołać wiatr i obserwować zachowanie. Należy wstrzymać wiatr i ponownie obserwować zachowanie. Należy zacząć od nieporuszającej się jednostki pływającej.	x	
24.	Efekt brzegowy	Siła boczna i moment myszkowania zazwyczaj odpowiednio się zmieniają wraz z odległością od brzegu i prędkością.	W celu sprawdzenia efektu brzegowego w symulatorze potrzebny jest obszar ćwiczeń, na którym po jednej stronie występują nasyp lub ściana. Należy wykonać następujące badania: — Jednostka pływająca przemieszcza się równoległe wzdłuż ściany. Sprawdza się, czy występuje wpływ na ruch prosty oraz czy jednostka pływająca jest przyciągana przez ścianę i czy nastąpiło odwrócenie dziobu od ściany. — Zmienia się odległość od brzegu lub ściany i prędkość jednostki pływającej i obserwuje się, w jaki sposób zmiany te wpływają na efekt.	x	
25.	Interakcja między jednostkami pływającymi	Zachodzi interakcja między jednostkami pływającymi i obliczane są realistyczne efekty.	W celu pełnego zbadania interakcji między jednostkami pływającymi w symulatorze należy rozpocząć ćwiczenie z udziałem dwóch własnych jednostek pływających na akwenu o nieograniczonej szerokości. Jeśli nie jest to możliwe, badanie można również przeprowadzić przy użyciu jednostki pływającej w ruchu jako drugiej jednostki pływającej. Aby uzyskać dobrą ocenę wyników, jednostki pływające powinny wypłynąć na równoległy kurs przy zachowaniu stosunkowo niewielkiej odległości między ich burtami.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
			<ul style="list-style-type: none"> — Zarówno w przypadku wyprzedzania, jak i spotkania sprawdza się, w jakim stopniu własna jednostka pływająca jest przyciągana i obracana. — Zmniejsza się głębokość wody. Należy sprawdzić, czy zwiększają się efekty interakcji. — Należy zwiększyć odległość między jednostkami pływającymi, aby sprawdzić, czy efekty się zmniejszą. — Należy zwiększyć prędkość drugiej jednostki pływającej. Należy sprawdzić funkcjonalną zależność między efektem wywoływanym przez mijającą jednostkę pływającą a prędkością, przy której dochodzi do spotkania. 		
26.	Osiadanie	Zarówno dynamiczne tonięcie, jak i przegłębienie są modelowane w zależności od prędkości, głębokości wody i zanurzenia.	<p>Badanie tej cechy najlepiej jest przeprowadzać na akwenu o nieograniczonej szerokości i o stałej głębokości.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Próba musi wykazać, czy cechę „osiadania” można sprawdzić za pomocą echosond. — Różne wartości zapasu wody pod stępką na dziobie i na rufie wskazują, że jednostka pływająca doświadcza przegłębień. — Wraz ze wzrostem prędkości sprawdza się zależność funkcjonalną między osiadaniami (różnica między zapasem wody pod stępką podczas postoju i ruchu) a prędkością jednostki pływającej. — Sprawdza się, czy osiadanie zwiększa się przy stałej prędkości, ale przy zmniejszaniu głębokości wody. 	x	
27.	Efekt kanałowy	Uwzględnienie bieżącego przepływu wstecznego. Przepływ wsteczny nie jest linearny względem prędkości jednostki pływającej.	<p>Przepływ wsteczny jest działaniem fizycznym wprowadzonym do symulatora jako siła oporu wywierana na jednostkę pływającą. Aby go sprawdzić, jednostkę pływającą umieszcza się w wąskim kanale, przy czym jednostka pływająca porusza się miarowo ze stałą mocą. Następnie mierzy się prędkość. Zwiększa się moc i mierzy prędkość. Badanie powtarza się na wodach otwartych z zastosowaniem takiej samej stałej mocy (dwa poziomy). Oczekiwany efekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Prędkość w wąskim kanale jest mniejsza niż na wodach otwartych przy tym samym ustawieniu mocy. — Przy wyższym ustawieniu mocy różnica prędkości jest większa niż przy niższym ustawieniu mocy. 	x	
28.	Oddziaływanie śluzy	W śluzie na jednostkę pływającą oddziałują takie same zjawiska jak w kanale. Śluza powoduje dodatkowy efekt z powodu przepływu wyporowego spowodowanego przez wpłynięcie do śluzy jednostki pływającej o dużym czynniku blokującym (efekt tłoka).	Badanie efektu kanałowego wykazuje przepływ wsteczny. Nie trzeba powtarzać tego badania. Efekt tłoka można wykazać poprzez:	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
			<ul style="list-style-type: none"> — Wprowadzenie jednostki pływającej do śluzy ze stosunkowo dużą prędkością. Na jednostkę pływającą po wejściu do śluzy musi oddziaływać dodatkowy opór (spowolnienie). Po wyłączeniu napędu siły cofania powinny nadal działać, a jednostka pływająca nieznacznie się cofnąć. — Należy otworzyć śluzę i ustawić stały napęd. Jednostka pływająca opuszcza śluzę i odczuwa siłę oporu z powodu efektu tłoka. Po opuszczeniu śluzy (wyjściu jednostki pływającej ze śluzy) siła oporu powinna ustać, o czym świadczy nagły wzrost prędkości. 		
29.	Wpłynięcie na mieliznę	Wpłynięcie na mieliznę powoduje spowolnienie jednostki pływającej i wyemitowanie charakterystycznego dźwięku, ale nie we wszystkich przypadkach prowadzi ono do zatrzymania się jednostki pływającej. Operator zostaje powiadomiony o wpłynięciu na mieliznę.	<p>W celu przeprowadzenia badania dotyczącego wpływania na mieliznę konieczny jest obszar ćwiczeń o równym, a także lekko wznoszącym się dnie. W tym przypadku chodzi o istnienie odpowiedniej informacji o głębokości w samym symulatorze, a nie o jej przedstawienie w systemie wizualizacji.</p> <p>Jeżeli jednostka pływająca wpłynie na mieliznę w pobliżu plaży, należy sprawdzić, czy faktycznie się zatrzyma, a jeśli tak, to czy zatrzyma się nagle, czy też zwolni.</p> <p>Podczas wpłynięcia na mieliznę zmianę płaszczyzny poziomej jednostki pływającej należy zbadać za pomocą systemu wizualizacji. W przypadku płynięcia nad płaskim dnem w skrajnie płytkiej wodzie należy sprawdzić, czy jednostka pływająca osiada przy stałym wzroście prędkości.</p> <p>Każdorazowo w przypadku wpłynięcia na mieliznę należy sprawdzić, czy incydentowi temu towarzyszy dźwięk.</p>	x	
30.	Wpłynięcie na mieliznę Kolizja jednostki pływającej z lądem Kolizja między jednostkami pływającymi Kolizja jednostki pływającej z mostem	W symulacji o wejściu na mieliznę, kolizji jednostki pływającej z lądem, kolizji między jednostkami pływającymi lub kolizji jednostki pływającej z mostem powiadomieni zostają kandydat oraz operator.	Kontrola wzrokowa		x
31.	Kolizja jednostki pływającej z lądem	O kolizjach jednostki pływającej z lądem w symulacji powiadamia się co najmniej za pomocą dźwięku. Symulacja spowalnia jednostkę pływającą. Obliczenia dotyczące kolizji wykonywane są z wykorzystaniem dwuwymiarowego kształtu jednostki pływającej.	Symulację kolizji jednostki pływającej z lądem można sprawdzić tylko na obszarach ćwiczeń charakteryzujących się występowaniem różnych obiektów na brzegu. Wpływając na różne obiekty, można sprawdzić, czy symulator jest w stanie je wykryć i na nie zareagować.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
			<p>Należy sprawdzić, czy istnieją pewne rodzaje obiektów, w przypadku których nie pojawia się reakcja na kolizję. Dźwięk emitowany w przypadku kolizji można sprawdzić za pomocą systemu dźwiękowego symulatora, o ile jest dostępny. Obserwacja kolizji w systemie wizualizacji pokazuje, czy zderzenie następuje nagle lub czy symulowana jest strefa zgniotu. Kolizja pod płaskim kątem i przy niskiej prędkości może pokazać, czy obliczany jest nacisk sprężysty.</p>		
32.	Kolizja między jednostkami pływającymi	O kolizjach między jednostkami pływającymi w symulacji powiadamia się co najmniej za pomocą dźwięku. Symulacja spowalnia jednostkę pływającą. Obliczenia dotyczące kolizji wykonywane są z wykorzystaniem dwuwymiarowego kształtu jednostki pływającej.	<p>Przy założeniu, że w przypadku własnej jednostki pływającej nie ma znaczenia, czy druga jednostka, z którą się ona zderza, jest inną własną jednostką pływającą czy jednostką pływającą w ruchu, można przeprowadzić różne kolizje. Sprawdza się, jaka reakcja zachodzi w symulatorze podczas kolizji między jednostkami pływającymi i czy dźwięk jest słyszalny. Przy stanowisku instruktora sprawdza się w wystarczającym powiększeniu, czy do wykrywania kolizji wykorzystuje się kontury jednostki pływającej. Sprawdza się, czy do kolizji dochodzi dokładnie w momencie zetknięcia się konturów. Sprawdza się, czy z wymaganą dokładnością wykrywa się kolizję również w przypadku różnych jednostek pływających o różnych kształtach.</p>	x	
33.	Kolizja jednostki pływającej z mostem	Kolizje jednostki pływającej z mostem wykrywane są przy użyciu wartości statycznej wysokości (odpowiadającej obniżonej sterówce, opuszczonemu masztowi). O kolizjach w symulacji powiadamia się co najmniej za pomocą dźwięku. Symulacja spowalnia jednostkę pływającą.	<p>Aby zbadać to zjawisko, na obszarze ćwiczeń musi istnieć most i należy zastosować system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej. Sprawdza się, czy podczas przejścia pod mostem przy niewystarczającym prześwicie wystąpi kolizja, i jaki jest wynik dalszej symulacji. Sprawdza się, czy możliwe jest bezpieczne przejście przy wystarczającym obniżeniu stanu wody lub zwiększeniu zanurzenia. Sprawdza się to również w systemie wizualizacji. Aby sprawdzić punkt kolizji na statku, o ile istnieje tylko jeden, konieczne są różne próby. W tym przypadku można również sprawdzić, czy most powoduje kolizję na linii środkowej, czy na granicach zewnętrznych.</p>	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
34.	Podnoszona sterówka	Musi istnieć możliwość dostosowania wysokości kolizji i punktu wysokości wzroku do położenia mostka. Musi istnieć nieprzerwana możliwość wprawienia w ruch podnoszonej sterówki.	Warunkiem wstępnym sprawdzenia tej cechy działania jest dostępność typowej jednostki pływającej żeglugi śródlądowej, np. jednostki pływającej o długości 110 m. Weryfikację podstawowej dostępności tej funkcji można przeprowadzić, sprawdzając, czy istnieje urządzenie sterujące zmianą położenia mostka. Funkcję można zbadać na mostku i należy sprawdzić, czy można wybrać dowolne położenia oraz czy ruch jest gwałtowny, czy też odbywa się z realistyczną prędkością. Dzięki umieszczeniu w pobliżu innej własnej jednostki pływającej można sprawdzić, czy funkcja ta jest również dostępna w odniesieniu do innych jednostek pływających w systemie wizualizacji. Można zaobserwować, czy również światła pozycyjne i znaki dzienne poruszają się zgodnie z ruchem podnoszonej sterówki drugiej własnej jednostki pływającej w systemie wizualizacji.	x	
35.	Liny	System wizualizacji musi obrazować dynamikę zarówno jednostki pływającej, jak i liny (np. luz, elastyczność, ciężar oraz zerwanie i połączenia z pachołami).	Na obszarze ćwiczeń, na którym znajduje się ściana nabrzeża, należy sprawdzić cumowanie za pomocą liny. Sprawdza się, czy lina łączy się z niektórymi pachołami. Zerwanie liny sprawdza się, próbując zatrzymać za pomocą liny jednostkę pływającą poruszającą się z pełną prędkością. Luz liny sprawdza się przez zmniejszenie siły i odległości.	x	
36.	Kotwice	Kotwice można ustawiać i wciągać. Uwzględniane są: głębokość wody i dynamika łańcucha.	Funkcję kotwicy można sprawdzić na obszarze ćwiczeń o ograniczonej głębokości wody, korzystając z własnej jednostki pływającej z jedną kotwicą lub kilkoma kotwicami. Jest to uzasadnione, jeśli dostępny jest stały prąd o zmiennej prędkości. Ustawianie i wciąganie kotwicy jest możliwe tylko wtedy, gdy istnieją odpowiednie elementy eksploatacyjne. Należy również sprawdzić, czy jednostka posiada przyrządy wskazujące długość łańcucha. Sprawdza się, czy prędkości różnią się podczas ustawiania i wciągania kotwicy. Ponadto należy również sprawdzić, czy słychać odpowiedni dźwięk. Zmieniając głębokość wody, należy sprawdzić, czy ma ona wpływ na funkcję kotwicy.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
			Przy niskiej prędkości prądu należy sprawdzić, czy jednostka pływająca kołysze się i zatrzymuje po zakotwiczeniu. Nieprzerwanie zwiększając prędkość prądu, należy sprawdzić, czy kotwica utrzyma jednostkę pływającą. Jeśli jedna kotwica nie utrzyma jednostki pływającej, należy sprawdzić, czy utrzymają ją dwie kotwice, jeśli używane są dwie kotwice.		
37.	Holowanie (operacja z udziałem dwóch jednostek pływających)	Podczas holowania uwzględniana jest dynamika obydwu jednostek pływających oraz połączenie linowe.	Obszarem ćwiczeń do sprawdzania funkcji holowania może być obszar otwartego morza. Oprócz holującej lub holowanej własnej jednostki pływającej konieczna jest inna jednostka (własna jednostka pływająca lub jednostka pływająca w ruchu). Podstawowy warunek holowania można sprawdzić, przeciągając linkę holowniczą między własną jednostką pływającą a drugą jednostką. Jeśli nie jest to możliwe, należy sprawdzić, czy podano przynajmniej alternatywną metodę określania siły generowanej przez wirtualny holownik. Sprawdza się, czy druga jednostka pływająca, wykorzystywana jako asysta holownicza, może przyspieszyć holowaną własną jednostkę pływającą, a także spowodować myszkiowanie na skutek bocznego ciągu. Sprawdza się, czy holująca własna jednostka pływająca może poruszyć drugą jednostkę pływającą za pomocą odpowiednich manewrów oraz ją zatrzymać, a także czy druga jednostka pływająca może również zostać obrócona na skutek bocznego ciągu.	x	

Jednostka pływająca w ruchu

38.	Liczba jednostek pływających w ruchu	Dostępnych powinno być co najmniej dziesięć jednostek pływających w ruchu.	Badanie musi pokazać, czy do ćwiczenia można wprowadzić wymaganą liczbę jednostek.	x	x
39.	Kontrola jednostki pływającej w ruchu	Jednostka pływająca w ruchu może w realistyczny sposób płynąć trasami, zmieniając kurs i prędkość.	Należy sprawdzić dostępność funkcji kontrolnych poprzez utworzenie nowego ćwiczenia z udziałem jednostki pływającej w ruchu.	x	x
40.	Ruch jednostki pływającej	Odpowiednio płynne ruchy.	Zastosowanie ma procedura testowa dotycząca kontroli jednostek pływających w ruchu.	x	x
41.	Wpływ wiatru	Jednostka pływająca w ruchu reaguje na dany wiatr, pokazując kąt dryfu.	Wiatr zastosowany w ćwiczeniu musi pokazywać zmianę kąta dryfu jednostki pływającej w ruchu wraz ze zmianą prędkości i kierunku wiatru.	x	
42.	Wpływ prądu	Jednostka pływająca w ruchu reaguje na dany prąd, pokazując kąt dryfu.	Prąd zastosowany w ćwiczeniu musi pokazywać zmianę kąta dryfu jednostki pływającej w ruchu wraz ze zmianą prędkości i kierunku prądu.	x	x

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
43.	Sekcja i wielkość obrazu	System wizualizacji umożliwia oglądanie widoku we wszystkich kierunkach horyzontalnych (360 stopni). Horyzontalne pole widzenia można uzyskać dzięki stałemu widokowi (co najmniej 210 stopni) i dodatkowemu zmiennemu widokowi (dodatkowym zmiennym widokom) dla pozostałej części horyzontu. Widok pionowy to widok w dół w kierunku wody i w górę do nieba, jaki byłby obserwowany ze standardowego stanowiska sterowania w sterówce.	Kontrola wzrokowa działającego symulatora.	x	
44.	Rozdzielczość według klatek	Rozdzielczość osiąga rozdzielczość ludzkiego oka. Liczba klatek na sekundę (najlepiej > 50 klatek na sekundę, zapewniająca co najmniej realistyczny, płynny obraz) zapewnia brak szarpnięć.	Rozdzielczość sprawdza się przy pomocy kontroli wzrokowej.	x	
45.	Dalsze szczegóły i jakość obrazowania	Poziom szczegółowości systemu obrazowania wykracza poza uproszczone odwzorowanie. W prawidłowy sposób pokazuje obszar nawigacyjny we wszystkich okolicznościach.	Model wizualny sprawdza się przy pomocy kontroli wzrokowej.	x	
46.	Powierzchnia wody	Fale wywołane przez jednostkę pływającą zależą od prędkości jednostki. Uwzględnia się głębokość wody. Fale wywołane przez wiatr są zgodne z kierunkiem i prędkością wiatru.	Kontrola wzrokowa musi wykazać, czy fale wywołane przez jednostkę pływającą zmieniają się wraz ze zmianą prędkości jednostki i czy fale wywołane przez wiatr zmieniają się wraz ze zmianą kierunku i prędkości wiatru.	x	
47.	Słońce, księżyc, ciała niebieskie	Słońce i księżyc w warunkach symulacji odpowiadają cyklowi dobowemu. Pozycje nie odpowiadają dokładnie miejscu i dacie symulacji. Na nocnym niebie mogą być widoczne dowolne gwiazdy.	Kontrola wzrokowa musi wykazać, czy można zmienić położenia słońca, księżycy i ciał niebieskich w ciągu dnia, w nocy, o świcie i o zmierzchu.	x	
48.	Pogoda	Odwzorowane są nieruchome warstwy chmur wysokich. Ponadto istnieje możliwość obrazowania opadów deszczu, lekkiej mgiełki i mgły.	Kontrola wzrokowa wykazuje wymagany poziom szczegółowości.	x	
49.	Hałas otoczenia	Odgłosy silnika odtwarzane są w realistyczny sposób.	Odgłosy silnika należy sprawdzać przy spokojnej pogodzie i w spokojnych warunkach morskich, oceniając hałas w odniesieniu do wszystkich prędkości obrotowych silnika. Należy określić, czy dźwięk silnika jest słyszalny i czy poziom głośności oraz dźwięk są odpowiednie.	x	x
50.	Zewnętrzne źródła hałasu (np. odgłosy silnika, dźwiękowe sygnały ostrzegawcze i kotwica).	Pojedyncze sygnały dźwiękowe są odtwarzane w realistyczny sposób, ale nie można ich akustycznie zlokalizować.	Pierwszą czynnością w sterówce nieruchomej własnej jednostki pływającej jest uruchomienie po kolei wszystkich dostępnych sygnałów dźwiękowych. Ocenia się, czy sygnały dźwiękowe są realistyczne, jeżeli chodzi o dźwięk i głośność. W ramach drugiego etapu na innej jednostce pływającej uruchamia się te same sygnały dźwiękowe przy jednoczesnej zmianie odległości od jednostki. Należy sprawdzić, czy we właściwy sposób odtwarzane są prawidłowe sygnały dźwiękowe o odpowiednim poziomie głośności. Wszystkie pomocnicze zespoły napędowe (np. kotwice) obsługiwane ze sterówki jednostki pływającej są aktywowane oddzielnie. Należy sprawdzić, czy można usłyszeć ich pracę.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
51.	Hałas zewnętrzny (sygnały dźwiękowe)	Sygnały dźwiękowe z docelowej jednostki pływającej powinny być słyszalne.	Podczas ćwiczenia docelowa jednostka pływająca powinna nadać sygnał dźwiękowy.		x
52.	Wewnętrzne informacje akustyczne	Sygnały akustyczne z urządzeń na mostku brzmią realistycznie, ale są odtwarzane przez głośniki umieszczone na konsoli symulatora.	Wszystkie sygnały akustyczne wszystkich dostępnych w sterówce urządzeń są kolejno uruchamiane. Sprawdza się, czy sygnały są emitowane przez same urządzenia, czy przez głośniki symulatora, a także jak realistyczny jest ich dźwięk.	x	
53.	Słuchanie	Operator jest w stanie usłyszeć wszystkie dźwięki ze sterówki jednostki pływającej.	W ramach symulacji należy sprawdzić, czy dźwięki ze sterówki jednostki pływającej są przesyłane w sposób jasny i zrozumiały oraz czy poziom głośności jest regulowany.	x	
54.	Rejestrowanie	Dźwięki ze sterówki jednostki pływającej są rejestrowane w synchronizacji z symulacją.	Przeprowadza się ćwiczenie obejmujące komunikację radiową i dźwięki. Podczas jego odtworzenia słyszalne musi być właściwe nagranie zsynchronizowane z odtworzeniem symulacji.	x	
55.	Zgodność radarowa	Dokładność kąтова w przypadku namiaru poziomego musi być zgodna z europejską specyfikacją techniczną (ETSI) EN 302 194. Istnieje możliwość zidentyfikowania skutków związanych z wertykalnie ograniczonym kątem otwarcia, np. podczas przechodzenia pod mostem.	Zgodność „pionowa”: symulacja przejścia pod mostem z uwzględnieniem: — wysokości anteny nad powierzchnią wody przy bieżącym zanurzeniu, — kąta promieniowania zgodnie z wiązką radarową i przegłębieniem jednostki pływającej, — wysokości mostu między dolną krawędzią mostu a powierzchnią wody.	x	x
56.	Rozdzielczość	Symulacja radarowa musi zapewniać realistyczny obraz radarowy. Symulacja radarowa musi spełniać wymogi normy ETSI EN 302 194 [1].	Właściwa rozdzielczość musi być wykazana z odległości 1 200 m: dwa obiekty, między którymi odległość azymutowa wynosi 30 m, muszą być zidentyfikowane jako dwa odrębne obiekty. Dwa obiekty znajdujące się w odległości 1 200 m w tym samym kierunku, między którymi odległość wynosi 15 m, muszą być zidentyfikowane jako dwa różne obiekty.	x	x
57.	Zacienienie spowodowane przez własną lub inną jednostkę pływającą	Zacienienie odpowiada stosunkom trygonometrycznym, ale nie uwzględnia zmian dynamicznej pozycji jednostki pływającej.	Zacienienie powodowane przez własną jednostkę pływającą należy sprawdzić przez zbliżenie się do boi i określenie odległości, gdy boje zasłania dziób jednostki. Odległość musi być realistyczna. Zacienienie spowodowane przez inną jednostkę pływającą należy sprawdzić, ustawiając dwie jednostki w tym samym kierunku. W przypadku umieszczenia mniejszej jednostki pływającej za większą jednostką mniejsza jednostka pływająca nie powinna pojawiać się na wyświetlanym obrazie radarowym.	x	x
58.	Zakłócenia powodowane przez morze i deszcz	Regulacja filtrów i ich działanie odpowiadają rzeczywistym zatwierdzonym urządzeniom.	Ocenę przeprowadza się przez włączenie i regulację filtrów.	x	x

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
59.	Fałszywe echo	Generowane jest fałszywe echo. Ponadto częstotliwość wielokrotnego echa zmienia się w realistyczny sposób wraz ze wzrostem odległości.	W ćwiczeniu z udziałem wielu docelowych jednostek pływających fałszywe echo musi być widoczne. Podczas badania obserwator musi szukać zakłóceń i wielokrotnego echa.	x	x
60.	Głębokość wody	Topografia dna jest opisana szczegółowo za pomocą konturów i sondowań batymetrycznych lub w dowolnej innej formie w wysokiej rozdzielczości, o ile dostępne są odpowiednie dane.	Podczas żeglugi przez obszar, który ma być poddany badaniu, należy sprawdzić, czy echosonda pokazuje realistyczne wartości.	x	
61.	Prąd	Prąd może być zdefiniowany dowolnie za pomocą co najmniej dwuwymiarowych pól wektorowych o wysokiej rozdzielczości dostosowanej do wielkości jednostki pływającej i obszaru.	Oddziaływanie prądu należy sprawdzić przez pozwolenie własnej jednostce pływającej na dryfowanie po rzece. Jednostka pływająca musi poruszać się z prądem w realistyczny sposób.	x	x
62.	Pływ	Dane dotyczące pływów są podane w zgrubnej rozdzielczości przestrzennej lub czasowej bądź w obydwu z nich.	Oddziaływanie pływu na obiekty pływające można ocenić za pomocą symulacji dotyczącej najlepiej małego obiektu pływającego bez napędu, niepoddanego działaniu żadnych innych sił (np. pochodzących od wiatru lub lin). Dzięki zmianie pory dnia można sprawdzić, czy prąd pływowy i stan wody są zależne od czasu i realistyczne. Poziom wody można obserwować bezpośrednio na echosondzie i rejestrować go przez cały dzień w celu porównania z danymi pomiarowymi lub obliczeniowymi.	x	
63.	Wiatr	Można określić fluktuacje i pola wektorowe wiatru i możliwa jest lokalna modyfikacja.	Jeżeli na pokładzie „zainstalowano” anemometr, przyrząd na mostku musi obrazować względną prędkość i kierunek wiatru. Należy zbadać wpływ różnych pól wiatru na dynamikę jednostki pływającej.	x	
64.	Modele 2D/3D obiektów stacjonarnych	Zamienniki 2D obiektów są dozwolone tylko w przypadku obiektów oddalonych i nie są rozpoznawane.	Podczas gdy jednostka pływająca porusza się po całym obszarze symulacji, który musi zostać zatwierdzony, obserwowane są obiekty stałe. Można stwierdzić, w jakiej odległości i w jaki sposób zmniejszany jest poziom szczegółowości i czy stosowane są modele 2D.	x	
65.	Poziom szczegółowości obiektów stacjonarnych	W przypadku prawidłowego poziomu szczegółowości obiekty są realistyczne, chociaż widoczne mogą być uproszczenia kształtu i powierzchni.	Do symulacji wprowadza się obszar szkoleniowy, który ma zostać poddany ocenie, oraz własną jednostkę pływającą. Najpierw należy sprawdzić, czy zidentyfikowano wszystkie ważne dla nawigacji obiekty. Sceneria musi na pierwszy rzut oka wydawać się realistyczna.	x	
66.	Modele dzienne/nocne obiektów ruchomych	W ciemności można oświetlić każdy obiekt. Ważne dla nawigacji źródła światła mogą emitować światło o określonych właściwościach.	Do symulacji wprowadza się obszar szkoleniowy, który ma zostać poddany ocenie, oraz własną jednostkę pływającą. Godzina symulacji jest ustawiona na północ. Należy sprawdzić, czy wszystkie ważne dla nawigacji obiekty są oświetlone w symulacji tak jak w rzeczywistości. Ponadto należy sprawdzić, czy inne obiekty są oświetlone. Jeśli oprogramowanie symulatora posiada tę funkcję, instruktor włącza i wyłącza oświetlenie odpowiednich obiektów.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
67.	Modele 2D/3D obiektów ruchomych	Obiekty dwuwymiarowe są używane tylko w tle (duża odległość), więc trudno jest je dostrzec. W pozostałych sytuacjach wykorzystuje się modele 3D.	Do symulacji wprowadza się obszar szkoleniowy, który ma zostać poddany ocenie, oraz wybiera się własną jednostkę pływającą. Nawigacja obejmuje cały obszar szkoleniowy; jednocześnie wykorzystuje się, obserwuje i ocenia dostępne obiekty ruchome w celu ustalenia, czy ich płaskie powierzchnie są zwrócone w stronę obserwatora.	x	
68.	Poziom szczegółowości	W przypadku zwiększonego poziomu szczegółowości obiekty są realistyczne, chociaż ich kształty i powierzchnie są uproszczone.	Własna jednostka pływająca porusza się po dowolnie wybranym obszarze operacyjnym. Wykorzystuje się możliwe do oceny obiekty ruchome. Ich wygląd powinien być realistyczny.	x	
69.	Ustawianie świateł i sygnałów dziennych	Emitowane światła i sygnały można włączać indywidualnie, tj. wszystkie światła i sygnały są przechowywane oddzielnie w bazie danych i są ustawiane zgodnie z wymogami prawdziwej jednostki pływającej i zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykorzystywanej jednostki pływającej.	W bliskiej odległości od jednostki pływającej w ruchu na dowolnym obszarze szkoleniowym wykorzystuje się własną jednostkę pływającą. O ile to możliwe, operator ustawia wszystkie rodzaje sygnałów dziennych i sygnalizacji świetlnej na pokładzie jednostki pływającej w ruchu. Jeśli pozwala na to symulator, zamiast jednostki pływającej w ruchu wykorzystuje się drugą własną jednostkę pływającą. Na drugiej własnej jednostce pływającej również ustawia się wszystkie rodzaje sygnałów świetlnych i dziennych. Na stanowisku sterowym pierwszej własnej jednostki pływającej sprawdza się, które sygnały świetlne i dzienne są widoczne na obydwu pozostałych jednostkach.	x	
70.	Modele dzienne/nocne	Źródła światła mogą migotać zgodnie z określonymi właściwościami.	Własna jednostka pływająca porusza się po obszarze operacyjnym. Czas symulacji ustawia się na 24:00 h. Wykorzystuje się wszystkie możliwe do oceny obiekty ruchome. W miarę możliwości operator włącza wszystkie dostępne źródła światła zainstalowane na obiektach w celu kontroli wzrokowej.	x	
71.	Odbijanie fal radarowych	Echo na obrazie radarowym musi być realistyczne i zależne od kąta widzenia.	Należy sprawdzić, czy odbijające obiekty wykazują realistyczne echo.	x	x
72.	Echa spowodowane falami i opadami	Dostępne są echa stanu morza odpowiadające typowym rodzajom fal, w tym szereg poziomów stanu morza. Echo spowodowane przez opady jest realistyczne.	Echa stanu morza należy sprawdzić przez wprowadzenie różnych wysokości i kierunków fal. Sprawdza się echa spowodowane przez opady.	x	x
73.	Fale	Stan morza i kierunek fal można dostosowywać; jednostka pływająca porusza się w sposób realistyczny.	Należy sprawdzić, czy ruch jednostki pływającej zmienia się w zależności od stanu morza. Kierunki i wysokość fal muszą być widoczne.	x	
74.	Opady	Dostępne są wszystkie warunki pogodowe (ograniczenie widoczności, opady z wyjątkiem błyskawic i tworzenia się chmur), co zapewnia spójność obrazu.	Należy przeprowadzić kontrolę wzrokową, aby sprawdzić, czy widoczność może zostać zmniejszona.	x	

Nr	Pozycja	Poziom jakości wymogu technicznego	Procedura badania	Symulator prowadzenia statku	Symulator radaru
75.	Obrazowanie map	ECDIS śródlądowy w trybie informacyjnym musi spełniać wymogi najnowszej normy opublikowanej przez Unię Europejską lub Centralną Komisję Żeglugi na Renie (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 909/2013 lub ECDIS śródlądowy CCNR, wydanie 2.3 lub jego zaktualizowane wydanie).	Należy sprawdzić, czy oprogramowanie ECDIS jest certyfikowane i czy używana jest elektroniczna mapa nawigacyjna w żegludze śródlądowej.	x	
76.	Jednostki miar	Symulator wykorzystuje jednostki stosowane w europejskiej żegludze po śródlądowych drogach wodnych (km, km/h).	Należy ocenić wyświetlane jednostki.	x	x
77.	Warianty językowe	Stosowanym językiem jest język przeprowadzania egzaminu i/lub język angielski.	Należy sprawdzić język przyrządów.	x	x
78.	Liczba ćwiczeń	Istnieje możliwość tworzenia, zapisywania i przeprowadzania różnych ćwiczeń, które można zmieniać w trakcie wykonywania.	Należy przeprowadzać różne operacje.	x	x
79.	Liczba własnych jednostek pływających	Dla każdego mostku można wprowadzić inną własną jednostkę pływającą.	Zademonstrowanie oddzielnych ćwiczeń na wielu mostkach (w stosownych przypadkach).	x	
80.	Przechowywanie danych	Należy przechowywać wszystkie wartości w ramach symulacji, które są niezbędne do odtworzenia symulacji, w tym wideo i dźwięk potwierdzające wyniki wnioskodawcy.	Wraz z uruchomieniem symulacji dane zostają zapisane. Symulacja jest ponownie ładowana i weryfikowana, aby ustalić, czy zarejestrowany przebieg symulacji zawiera wszystkie istotne dane.	x	x
81.	Przechowywanie wyświetlonego egzaminu	Musi istnieć możliwość odtworzenia egzaminu w pomieszczeniu zajmowanym przez operatora lub przy stanowisku na potrzeby podsumowania. Musi istnieć możliwość nagrania komunikatów przekazywanych drogą radiową.	Ćwiczenie należy odtworzyć.	x	x

(¹) Docelowa jednostka pływająca jest w pełni kontrolowana przez symulator, a jej sposób poruszania się może być znacznie prostszy niż w przypadku własnej jednostki pływającej.

(²) Własna jednostka pływająca jest obiektem w symulatorze, który jest w pełni kontrolowany przez człowieka i stanowi wizualną reprezentację scenariusza.

II. STANDARDY DOTYCZĄCE PROCEDURY ADMINISTRACYJNEJ ZATWIERDZANIA SYMULATORÓW PROWADZENIA STATKU I SYMULATORÓW RADARU

I. Procedura zatwierdzania symulatorów stosowanych podczas egzaminów, o których mowa w art. 17 ust. 3 lit. a) i b) dyrektywy (UE) 2017/2397

1. Podmiot korzystający z symulatorów do oceny kompetencji przedstawia właściwemu organowi państwa członkowskiego wniosek o zatwierdzenie
 - a) określający, w przypadku której oceny kompetencji zezwala się na stosowanie symulatora, tj. egzaminu praktycznego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji kapitana (symulator obsługi statku) albo egzaminu praktycznego w celu uzyskania szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi z pomocą radaru (symulator radaru) bądź obydwu tych egzaminów;
 - b) wskazujący, że symulator jest w pełni zgodny z minimalnymi wymogami technicznymi i funkcjonalnymi określonymi w odpowiednim standardzie lub odpowiednich standardach dotyczących symulatorów.
2. Właściwy organ zapewnia, aby minimalne wymogi określone w standardzie dotyczącym wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie symulatorów były sprawdzane zgodnie z procedurą badania dla każdej pozycji. W tym celu właściwy organ korzysta z usług ekspertów niezależnych od podmiotu prowadzącego program szkoleniowy. Eksperti dokumentują weryfikację zgodności dla każdej pozycji. Jeżeli procedury badań potwierdzają, że wymogi zostały spełnione, właściwy organ zatwierdza symulator. W zatwierdzeniu określa się, która konkretna ocena kompetencji jest dozwolona na danym symulatorze.

II. Powiadomienie o zatwierdzeniu i system standardów jakości

1. Właściwy organ zatwierdzający symulatory powiadamia o zatwierdzeniu symulatora Komisję Europejską i każdą zainteresowaną organizację międzynarodową, podając co najmniej następujące informacje:
 - a) ocenę kompetencji, w przypadku której zezwala się na stosowanie symulatora, tj. egzamin praktyczny w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji kapitana (symulator prowadzenia statku) albo egzamin praktyczny w celu uzyskania szczególnego zezwolenia na uprawianie żeglugi z pomocą radaru (symulator radaru) bądź obydwa te egzaminy;
 - b) imię i nazwisko operatora symulatora;
 - c) nazwę programu szkoleniowego (w stosownych przypadkach);
 - d) organ wydający świadectwa kwalifikacji, szczególne zezwolenia lub świadectwa potwierdzające zaliczenie egzaminu praktycznego;
 - e) datę wejścia w życie, cofnięcia lub zawieszenia zatwierdzenia symulatora.
2. Do celów systemu oceny i zapewnienia jakości, o którym mowa w art. 27 dyrektywy (UE) 2017/2397, właściwe organy przechowują wnioski określone w sekcji I pkt 1 lit. a) i dokumentację określoną w sekcji I pkt 2.

ZAŁĄCZNIK IV

STANDARDY DOTYCZĄCE STANU ZDROWIA

KRYTERIA STANU ZDROWIA DOTYCZĄCE SCHORZEŃ (OGÓLNA SPRAWNOŚĆ FIZYCZNA, WZROK I SŁUCH)

Wprowadzenie

Lekarz orzecznik powinien pamiętać, że opracowanie wyczerpującego wykazu kryteriów dotyczących stanu zdrowia kandydata, które obejmowałyby wszystkie możliwe schorzenia i warianty dotyczące ich występowania i rokowań, jest niemożliwe. Zakres stosowania zasad leżących u podstaw podejścia przyjętego w tabeli często można rozszerzyć na schorzenia, które nie są nim objęte. Decyzje o zdolności kandydata do pracy w przypadku występowania schorzenia zależą od starannej oceny klinicznej i analizy, przy czym podczas podejmowania tego rodzaju decyzji należy zawsze brać pod uwagę następujące kwestie:

- Odpowiedni stan zdrowia, obejmujący sprawność fizyczną i psychiczną, oznacza niewystępowanie jakiejkolwiek choroby lub niepełnosprawności, która sprawiałaby, że osoba pełniąca służbę na pokładzie jednostki pływającej żeglugi śródlądowej jest niezdolna do wykonania którejkolwiek z następujących czynności:
 - a) wykonywania czynności niezbędnych do eksploatacji jednostki pływającej,
 - b) pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie, lub
 - c) właściwego postrzegania otoczenia.
- Wymienione schorzenia są przykładami częstych schorzeń, które mogą sprawić, że członkowie załogi będą niezdolni do pracy. Wykaz można również wykorzystać do określenia odpowiednich ograniczeń zdolności do pracy. Podane kryteria mogą stanowić jedynie wskazówkę dla lekarzy i nie mogą zastąpić należytej opinii medycznej.
- Wpływ na pracę i przebywanie na wodach śródlądowych jest bardzo zróżnicowany i zależy od naturalnej historii każdego schorzenia i możliwości leczenia. Decyzja o zdolności do pracy powinna się opierać na wiedzy na temat schorzenia i ocenie jego cech u badanej osoby.
- W przypadku gdy nie można w pełni wykazać odpowiedniego stanu zdrowia, mogą zostać wprowadzone środki zaradcze i ograniczenia przy zachowaniu równoważnego poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Wykaz środków zaradczych i ograniczeń dodano do uwag do niniejszego tekstu. W stosownych przypadkach odniesienia do tych środków zaradczych i ograniczeń wprowadzono w opisach kryteriów stanu zdrowia.

Tabela zawiera następujące elementy:

Kolumna 1: Międzynarodowa Klasyfikacja Chorób i Problemów Zdrowotnych WHO, rewizja 10 (ICD-10). Kody wymieniono jako pomoc do celów analizy, a w szczególności do celów międzynarodowego zestawienia danych.

Kolumna 2: Nazwa zwyczajowa schorzenia lub grupy schorzeń wraz z krótką informacją o jego znaczeniu dla pracy na śródlądowych drogach wodnych.

Kolumna 3: Kryteria stanu zdrowia, które prowadzą do wydania decyzji: niezdolność.

Kolumna 4: Kryteria stanu zdrowia, które prowadzą do wydania decyzji: zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie.

Sporządzono dwa dodatki:

Dodatek 1 Odpowiednie kryteria pomiaru ostrości widzenia objęte kodem diagnostycznym H0059

Dodatek 2 Odpowiednie kryteria prawidłowości słyszenia objęte kodem diagnostycznym H68–95

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
A00–B 99	CHOROBY ZAKAŹNE		
A00–09	Zapalenie żołądkowo-jelitowe <i>Zarażenie innych osób, nawrót</i>	T – W przypadku wykrycia choroby na łądzie (aktualne objawy lub oczekiwanie na wyniki badań na nosicielstwo) lub potwierdzone nosicielstwo do czasu wykazania jego wyeliminowania	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
A15–16	Gruźlica płuc <i>Zarażenie innych osób, nawrót</i>	T – Dodatnie wyniki badania przesiewowego lub historia kliniczna, do czasu dokładnego zbadania. W przypadku zakażenia – do czasu ustabilizowania leczenia i potwierdzenia braku zakaźności P – Nawrót lub poważny trwały uszczerbek na zdrowiu	Pomyślne zakończenie leczenia
A50–64	Infekcje przenoszone drogą płciową <i>Poważne ograniczenie zdolności do pracy, nawrót</i>	T – W przypadku wykrycia choroby na łądzie: do czasu potwierdzenia diagnozy, rozpoczęcia leczenia i pomyślnego zakończenia leczenia. P – Nieuleczalne późne powikłania ograniczające zdolność do pracy	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
B15	Wirusowe zapalenie wątroby typu A <i>Przenoszone przez zanieczyszczoną żywność lub wodę</i>	T – Do czasu ustąpienia żółtaczki lub przywrócenia tolerancji wysiłkowej	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
B16–19	Wirusowe zapalenie wątroby typu B <i>Przenoszone przez kontakt z krwią lub innymi płynami ustrojowymi. Możliwość trwałego upośledzenia czynności wątroby i wystąpienia nowotworu wątroby</i>	T – Do czasu ustąpienia żółtaczki lub przywrócenia tolerancji wysiłkowej P – Utrzymujące się upośledzenie czynności wątroby o objawach wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy lub o prawdopodobieństwie powikłań	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie dwóch lat.
	Wirusowe zapalenie wątroby typu C <i>Przenoszone przez kontakt z krwią lub innymi płynami ustrojowymi. Możliwość trwałego upośledzenia czynności wątroby</i>	T – Do czasu ustąpienia żółtaczki lub przywrócenia tolerancji wysiłkowej P – Utrzymujące się upośledzenie czynności wątroby o objawach wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy lub o prawdopodobieństwie powikłań	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
B20–24	Seropozytywność (HIV +) <i>Wirus przenoszony przez kontakt z krwią lub innymi płynami ustrojowymi. Progresja do chorób związanych z HIV lub do AIDS</i>	T – Dobra znajomość schorzenia i pełne przestrzeganie zaleceń dotyczących leczenia P – Choroby związane z HIV nieodwracalnie ograniczające zdolność do pracy. Skutki przyjmowania leków trwale ograniczające zdolność do pracy.	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie dwóch lat.
A00–B 99 niewyszczególnione odrębnie	Inne infekcje <i>Ograniczenie zdolności do pracy przez zainfekowaną osobę, zarażenie innych</i>	T – W przypadku poważnej infekcji i poważnego ryzyka zarażenia innych P – W przypadku stałego prawdopodobieństwa powtarzającego się ograniczenia zdolności do pracy lub prawdopodobieństwa nawrotów choroby	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
C00–48	NOWOTWORY		
C00–48	Nowotwory złośliwe – w tym chłódniaka, białaczka i powiązane schorzenia <i>Nawrót – szczególnie ostre powikłania, np. ryzyko dla danej osoby na skutek krwawienia</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, leczenia i oceny rokowań P – Trwałe ograniczenie zdolności do pracy z objawami wywierającymi wpływ na bezpieczeństwo pracy lub z wysokim prawdopodobieństwem nawrotu	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy. Wymaga potwierdzenia na podstawie formalnej oceny specjalisty

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
D50–89	CHOROBY KRWI		
D50–59	Niedokrwistość/hemoglobinopatie Mniejsza tolerancja wysiłkowa. Epizodyczne anomalie krwinek czerwonych	T – Do chwili unormowania lub ustabilizowania hemoglobiny P – Ciężka nawracająca lub trwała niedokrwistość lub nieuleczalne objawy rozpadu krwinek czerwonych ograniczające zdolność do pracy	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
D73	Splenektomia (operacja w wywiadzie) Większa podatność na niektóre infekcje	T – Do czasu zakończenia leczenia klinicznego i przywrócenia tolerancji wysiłkowej	Brak objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy
D50–89 niewyszczególnione odrębnie	Inne choroby krwi i narządów krwiotwórczych Różne – nawrót nieprawidłowego krwawienia, a także możliwa obniżona tolerancja wysiłkowa lub niska odporność na infekcje	T – W trakcie dokładnych badań P – Przewlekłe zaburzenia krzepnięcia	Indywidualna ocena
E00–90	ZABURZENIA HORMONALNE I METABOLICZNE		
E10	Cukrzyca – insulinozależna Poważne ograniczenie zdolności do pracy w przypadku hipoglikemii. Powikłania w przypadku utraty kontroli nad stężeniem glukozy we krwi. Większe prawdopodobieństwo problemów ze wzrokiem, problemów neurologicznych i zaburzeń pracy serca	T – W przypadku braku: 1) odpowiedniej kontroli; 2) przestrzegania zasad leczenia; lub 3) świadomości ryzyka hipoglikemii P – W przypadku niewystarczającej kontroli lub nieprzestrzegania zasad leczenia. Hipoglikemia lub utrata świadomości ryzyka hipoglikemii w wywiadzie. Powikłania cukrzycy ograniczające zdolność do pracy	Indywidualna ocena, maksymalne ograniczenie czasowe: 5 lat. Jeśli dowiedziono odpowiedniej kontroli, całkowitego przestrzegania zaleceń dotyczących leczenia i należytej świadomości ryzyka hipoglikemii. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 04***
E11–14	Cukrzyca – insulinoniezależna. Leczenie innymi lekami Progresja do stosowania insuliny, większe prawdopodobieństwo problemów ze wzrokiem, problemów neurologicznych i zaburzeń pracy serca	T – W przypadku braku: 1) odpowiedniej kontroli; 2) przestrzegania zasad leczenia; lub 3) świadomości ryzyka hipoglikemii	Po ustabilizowaniu, w przypadku braku powikłań ograniczających zdolność do pracy: kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie 5 lat.
	Cukrzyca – insulinoniezależna; leczona wyłącznie dietą Progresja do stosowania insuliny, większe prawdopodobieństwo problemów ze wzrokiem, problemów neurologicznych i zaburzeń pracy serca	T – W przypadku braku: 1) odpowiedniej kontroli; 2) przestrzegania zasad leczenia; lub 3) świadomości ryzyka hipoglikemii	Po ustabilizowaniu, w przypadku braku powikłań ograniczających zdolność do pracy: kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie 5 lat.

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
E65-68	Otyłość/nieprawidłowa masa ciała – zbyt wysoka lub zbyt niska <i>Ulegnięcie wypadkowi, ograniczona mobilność i tolerancja wysiłkowa podczas wykonywania obowiązków w normalnych warunkach lub w sytuacjach nadzwyczajnych</i> Większe prawdopodobieństwo cukrzycy, chorób naczyń i zapalenia stawów	T – W przypadku braku możliwości wypełniania zadań o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, niewystarczających wyników testu sprawnościowego lub wysiłkowego, wskaźnika masy ciała (BMI) ≥ 40 (otyłość III stopnia) P – W przypadku braku możliwości wypełniania zadań o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa; niewystarczających wyników testu sprawnościowego lub wysiłkowego i braku postępów w tym zakresie	Kandydat zdolny do rutynowego wykonywania zadań o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa oraz do wykonywania tych zadań w sytuacjach nadzwyczajnych. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczeń 07*** i/lub 09***
E00-90 niewyszczególnione odrębnie	Inne zaburzenia hormonalne i metaboliczne (tarczyca, nadnercza, w tym choroba Addisona, przysadka mózgowa, jajniki, jądra) <i>Prawdopodobieństwo nawrotu lub wystąpienia powikłań</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez rok od pierwszej diagnozy lub nawrotu, w którym to okresie prowadzi się regularne badania P – W przypadku trwałego ograniczenia zdolności do pracy, konieczności częstego dostosowywania leków lub większego prawdopodobieństwa wystąpienia poważnych powikłań	Indywidualna ocena: w przypadku ustalonych leków i rzadkiej kontroli medycznej, braku ograniczenia zdolności do pracy i bardzo niskiego prawdopodobieństwa wystąpienia powikłań
F0-99 ZABURZENIA PSYCHICZNE ZABURZENIA POZNAWCZE I ZABURZENIA ZACHOWANIA			
F10	Szkodliwe używanie alkoholu (uzależnienie) <i>Nawrót, wypadki, ryzykowne zachowanie/ryzykowne postępowanie z punktu widzenia bezpieczeństwa</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez rok od pierwszej diagnozy lub nawrotu, w którym to okresie prowadzi się regularne badania P – W przypadku uporczywego charakteru lub występowania współzachorowalności, prawdopodobieństwa postępu lub nawrotu w miejscu pracy	Przez trzy lata z rzędu: kandydat zdolny do pracy przez maksymalnie rok, z ograniczeniami 04*** i 05***. Następnie: kandydat zdolny do pracy przez trzy lata, z ograniczeniami 04*** i 05***. Następnie: kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń przez kolejne okresy dwóch, trzech i pięciu lat, bez nawrotów i bez współzachorowalności, jeśli badanie krwi pod koniec każdego okresu nie wykazuje problemów
F11-19	Uzależnienie od środków odurzających/uporczywe nadużywanie substancji obejmuje zarówno używanie niedozwolonych środków odurzających, jak i uzależnienie od leków wydawanych na receptę <i>Nawrót, wypadki, ryzykowne zachowanie/ryzykowne postępowanie z punktu widzenia bezpieczeństwa</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez rok od pierwszej diagnozy lub nawrotu, w którym to okresie prowadzi się regularne badania P – W przypadku uporczywego charakteru lub występowania współzachorowalności, prawdopodobieństwa postępu lub nawrotu w miejscu pracy	Przez trzy lata z rzędu: kandydat zdolny do pracy przez maksymalnie rok, z ograniczeniami 04*** i 05***. Następnie: kandydat zdolny do pracy przez trzy lata, z ograniczeniami 04*** i 05***. Następnie: kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń przez kolejne okresy dwóch, trzech i pięciu lat, bez nawrotów i bez współzachorowalności, jeśli badanie krwi pod koniec każdego okresu nie wykazuje problemów

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
F20–31	<p>Psychoza (ostra)</p> <p>– organiczna, schizofreniczna lub należąca do innej kategorii wymienionej w ICD.</p> <p>Zaburzenia afektywne dwubiegunowe (zaburzenia maniakalno-depresyjne) Nawrót prowadzący do zmian postrzegania/zmian poznawczych, wypadków, nieobliczalnego i niebezpiecznego zachowania</p>	<p>Po pojedynczym ataku wywołanym czynnikami prowokującymi:</p> <p>T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez okres trzech miesięcy od pierwszej diagnozy</p>	<p>Jeśli członek załogi pokładowej ma wgląd chorobowy, poddaje się leczeniu i nie odczuwa niekorzystnego wpływu leków: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04***. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 05***.</p> <p>Kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń: przez okres jednego roku od ataku, pod warunkiem że istnieje możliwość unikania czynników prowokujących i że kandydat zawsze będzie ich unikał</p> <p>Ograniczenie czasowe: przez pierwsze dwa lata – okres sześciu miesięcy. Przez kolejne pięć lat – okres jednego roku.</p>
		<p>Po pojedynczym ataku niewywołanym czynnikami prowokującymi lub więcej niż jednym ataku wywołanym lub niewywołanym czynnikami prowokującymi:</p> <p>T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez okres do dwóch lat od ostatniego ataku.</p> <p>P – Więcej niż jeden atak lub ciągle prawdopodobieństwo nawrotu. Kryteria zdolności do pracy z ograniczeniami lub bez ograniczeń nie są spełnione</p>	<p>Jeśli nie doszło do nawrotu i kandydat nie przyjmował leków przez okres dwóch lat: kandydat zdolny do pracy, jeśli lekarz specjalista stwierdził, że przyczynę można jednoznacznie uznać za przyczynę przejściową, a nawrót jest bardzo mało prawdopodobny</p>
F32–38	<p>Zaburzenia nastroju/zaburzenia afektywne.</p> <p>Ciężki stan lękowy, depresja lub inne zaburzenie psychiczne, które mogą ograniczać zdolność do wykonywania zadań Nawrót, niższa jakość wykonywania zadań, zwłaszcza w sytuacjach nadzwyczajnych</p>	<p>T – W przypadku stanu ostrego, w trakcie dokładnych badań lub w przypadku występowania objawów ograniczających zdolność do pracy lub takich skutków ubocznych przyjmowanych leków.</p> <p>P – Trwałe lub nawracające objawy ograniczające zdolność do pracy</p>	<p>Po pełnej powrocie do zdrowia i po pełnej analizie indywidualnego przypadku. Dopuszcza się możliwość stwierdzenia zdolności do pracy w zależności od cech i powagi zaburzeń nastroju.</p> <p>Ograniczenie czasowe: przez pierwsze dwa lata – okres sześciu miesięcy. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczeń 04*** i/lub 07***. Przez kolejne pięć lat – okres jednego roku.</p>
	<p>Zaburzenia nastroju/zaburzenia afektywne.</p> <p>Nieznaczne lub reaktywne objawy lęku/depresji. Nawrót, niższa jakość wykonywania zadań, zwłaszcza w sytuacjach nadzwyczajnych</p>	<p>T – Do czasu ustąpienia objawów i zakończenia przyjmowania leków</p> <p>P – Trwałe lub nawracające objawy ograniczające zdolność do pracy</p>	<p>O ile nie ma objawów ograniczających zdolność do pracy ani nie występują skutki uboczne przyjmowania leków ograniczające zdolność do pracy. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczeń 04*** i/lub 07***.</p>
F00–99 niewyszczególnione odrębnie	<p>Inne zaburzenia</p> <p>np. zaburzenia osobowości, uwagi (ADHD), rozwoju (np. autyzm) Pogorszenie jakości wykonywania zadań i niezawodności oraz wpływ na stosunki międzyludzkie</p>	<p>P – W przypadku stwierdzenia konsekwencji o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa</p>	<p>Brak przewidywanego niekorzystnego wpływu w miejscu pracy.</p> <p>Incydenty podczas poprzednich okresów służby.</p> <p>Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczeń 04*** i/lub 07***</p>

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
G00–99	CHOROBY UKŁADU NERWOWEGO		
G40–41	Pojedynczy atak <i>Szkody poniesione przez jednostkę pływającą, inne osoby i daną osobę w związku z atakami</i>	Pojedynczy atak T – W trakcie dokładnych badań i przez okres jednego roku od ataku	Przez okres jednego roku od ataku i przy ustalonych lekach: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń: rok po ataku i rok po zakończeniu leczenia
	Padaczka – brak czynników prowokujących (wielokrotne ataki) <i>Szkody poniesione przez jednostkę pływającą, inne osoby i daną osobę w związku z atakami</i>	T – W trakcie dokładnych badań i przez okres dwóch lat od ostatniego ataku P – Nawracające ataki, niekontrolowane dzięki przyjmowaniu leków	Bez leków lub przy ustalonych lekach i przestrzeganiu zasad leczenia: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń w przypadku braku ataków i nieprzyjmowania leków przez okres co najmniej dziesięciu lat
	Padaczka – wywołana alkoholem, lekami, urazem głowy (wielokrotne ataki) <i>Szkody poniesione przez jednostkę pływającą, inne osoby i daną osobę w związku z atakami</i>	T – W trakcie dokładnych badań i przez okres dwóch lat od ostatniego ataku P – Nawracające ataki, niekontrolowane dzięki przyjmowaniu leków	Bez leków lub przy ustalonych lekach i przestrzeganiu zasad leczenia: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń w przypadku braku ataków i nieprzyjmowania leków przez okres co najmniej pięciu lat
G43	Migrena (częste ataki powodujące niezdolność do pracy) <i>Prawdopodobieństwo nawrotów uniemożliwiających wykonywanie pracy</i>	P – Częste ataki prowadzące do niezdolności do pracy	Brak przewidywanego niekorzystnego wpływu w miejscu pracy uniemożliwiającego wykonywanie obowiązków. Brak incydentów podczas poprzednich okresów służby.
G47	Bezdech senny <i>Zmęczenie i epizody snu w trakcie pracy</i>	T – Do czasu rozpoczęcia leczenia i osiągnięcia jego skuteczności przez okres trzech miesięcy P – Leczenie nieskuteczne lub nieprzestrzeganie zasad leczenia	W przypadku gdy leczenie w oczywisty sposób przynosi dobre rezultaty przez okres trzech miesięcy. Oceny przestrzegania zasad leczenia co sześć miesięcy. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 05***
	Narkolepsja <i>Zmęczenie i epizody snu w trakcie pracy</i>	T – Do czasu uzyskania kontroli nad chorobą dzięki leczeniu na okres co najmniej dwóch lat P – Leczenie nieskuteczne lub nieprzestrzeganie zasad leczenia	Jeśli specjalista potwierdzi pełną kontrolę nad chorobą dzięki leczeniu przez okres co najmniej dwóch lat: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04***
G00–99 niewyszczególnione odrębnie	Inne organiczne choroby układu nerwowego np. stwardnienie rozsiane, choroba Parkinsona. <i>Nawrót/progresja. Ograniczenie siły mięśni, zaburzenia równowagi, koordynacji i mobilności</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu P – W przypadku gdy ograniczenia wpływają na bezpieczeństwo pracy lub nie pozwalają spełnić wymagań sprawnościowych	Indywidualna ocena na podstawie wymogów dotyczących pracy i sytuacji nadzwyczajnych, po uzyskaniu porady specjalisty neurologa-psychiatry.

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
R55	Omdlenia i inne zaburzenia świadomości Nawrót powodujący obrażenia lub utratę kontroli	T – Do czasu dokładnego zbadania w celu określenia przyczyny i opanowania schorzenia leżącego u podstaw problemu. Zdarzeniem jest: a) Proste omdlenie/omdlenie idiopatyczne b) Omdlenie inne niż proste omdlenie/omdlenie idiopatyczne Niewyjaśnione zaburzenie: bez nawrotów i bez żadnej wykrytej przyczyny kardiologicznej, metabolicznej lub neurologicznej T – Cztery tygodnie (c) Zaburzenie: z nawrotami lub o możliwej przyczynie kardiologicznej, metabolicznej lub neurologicznej T – W przypadku istnienia możliwej przyczyny, która nie została wykryta lub nie jest możliwa do wyleczenia: przez okres sześciu miesięcy od zdarzenia w przypadku braku nawrotów T – W przypadku istnienia możliwej przyczyny leżącej u podstaw problemu lub przyczyny stwierdzonej i wyleczonej: przez okres jednego miesiąca od pomyślnie zakończonego leczenia (d) Zaburzenie świadomości o cechach wskazujących na atak. Zob. G40–41 P – W odniesieniu do wszystkich wymienionych powyżej problemów zdrowotnych – jeśli nawracające incydenty utrzymują się pomimo dokładnego badania i odpowiedniego leczenia	Indywidualna ocena. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 04*** Indywidualna ocena. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 04***.
T90	Zabieg wewnątrzczaszkowy/uraz wewnątrzczaszkowy , w tym leczenie anomalii naczyń i poważnych urazów głowy z uszkodzeniem mózgu. Szkoły poniesione przez statek, inne osoby i daną osobę w związku z atakami. Zaburzenia funkcji poznawczych, sensorycznych lub motorycznych. Nawrót lub wystąpienie powikłań schorzenia leżącego u podstaw problemów	T – Przez okres jednego roku lub dłuższy, dopóki prawdopodobieństwo wystąpienia ataku nie będzie niskie*, co należy stwierdzić na podstawie opinii specjalisty P – Trwałe ograniczenie zdolności do pracy na skutek schorzenia lub urazu leżącego u podstaw problemów bądź nawracających ataków	Po upływie co najmniej jednego roku, jeśli prawdopodobieństwo wystąpienia ataku jest niskie* i nie występuje ograniczenie zdolności do pracy na skutek schorzenia lub urazu leżącego u podstaw problemów: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy bez ograniczeń, gdy nie występuje ograniczenie zdolności do pracy na skutek schorzenia lub urazu leżącego u podstaw problemów i kandydat nie zażywa leków przeciwpadaczkowych. Bardzo niskie prawdopodobieństwo wystąpienia ataku*

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
H00-99 CHOROBY OCZU I USZU			
H00-59	Zaburzenia oka: postępujące lub nawracające (np. jaskra, zwyrodnienie plamki żółtej, retinopatia cukrzycowa, retinopatia barwnikowa, stożek rogówki, widzenie podwójne, kurcz powiek, zapalenie błony naczyniowej gałki ocznej, owrzodzenie rogówki, odwarstwienie siatkówki) <i>Przyszła niezdolność do spełnienia kryteriów pomiaru ostrości widzenia, ryzyko nawrotu</i>	T – Tymczasowa niezdolność do spełnienia odpowiednich kryteriów pomiaru ostrości widzenia (zob. dodatek 1) i niskie prawdopodobieństwo późniejszego pogorszenia stanu zdrowia lub nawrotu ograniczającego zdolność do pracy po zakończeniu leczenia lub rekonwalescencji P – Niezdolność do spełnienia odpowiednich kryteriów pomiaru ostrości widzenia (zob. dodatek 1) lub – w przypadku poddania leczeniu – wyższe prawdopodobieństwo późniejszego pogorszenia stanu zdrowia lub nawrotu ograniczającego zdolność do pracy	Bardzo niskie prawdopodobieństwo nawrotu. Progresa do poziomu, który w okresie obowiązywania świadectwa uniemożliwiłby spełnienie kryteriów pomiaru ostrości widzenia, jest bardzo mało prawdopodobna
H65-67	Zapalenie ucha – zewnętrzne lub środkowe Nawrót, ryzyko stanowienia źródła infekcji u osób mających styczność z żywnością, problemy z korzystaniem z ochronników słuchu	T – W przypadku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – W przypadku przewlekłego wycieku z ucha u osoby mającej styczność z żywnością	Skuteczne leczenie i brak prawdopodobieństwa nawrotu
H68-95	Zaburzenia ucha: postępujące (np. otosklerozą)	T – Tymczasowa niezdolność do spełnienia odpowiednich kryteriów prawidłowości słyszenia (zob. dodatek 2) i niskie prawdopodobieństwo późniejszego pogorszenia stanu zdrowia lub nawrotu ograniczającego zdolność do pracy po zakończeniu leczenia lub rekonwalescencji P – Niezdolność do spełnienia odpowiednich kryteriów prawidłowości słyszenia (zob. dodatek 2) lub – w przypadku poddania leczeniu – wyższe prawdopodobieństwo późniejszego pogorszenia stanu zdrowia lub nawrotu ograniczającego zdolność do pracy	Bardzo niski wskaźnik nawrotu*. Progresa do poziomu, który w okresie obowiązywania świadectwa uniemożliwiłby spełnienie kryteriów prawidłowości słyszenia, jest bardzo mało prawdopodobna
H81	Choroba Meniere’a i inne formy przewlekłych lub nawracających zawrotów głowy <i>Niezdolność do utrzymania równowagi powodująca utratę mobilności i nudności</i>	T – W fazie ostrej P – Częste ataki prowadzące do niezdolności do pracy	Niskie prawdopodobieństwo* skutków ograniczających zdolność do pracy w miejscu pracy

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
I00-99 UKŁAD KRAŻENIA			
I05-08 I34-39	Wrodzona i zastawkowa choroba serca (w tym operacja w związku z tymi schorzeniami). Niezbadane wcześniej szmery sercowe <i>Prawdopodobieństwo progresji, ograniczenie wysiłku</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania i – w razie konieczności – skutecznego wyleczenia P – W przypadku ograniczonej tolerancji wysiłkowej lub wystąpienia epizodów uniemożliwiających wykonywanie pracy lub w przypadku stosowania leków przeciwzakrzepowych lub trwałego wysokiego prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia utrudniającego wykonywanie pracy	Indywidualna ocena na podstawie opinii kardiologicznych
I10-15	Nadciśnienie Wyższe prawdopodobieństwo choroby niedokrwiennej serca, uszkodzenia oczu i nerek oraz udaru. Możliwość wystąpienia przełomu nadciśnieniowego	T – Zazwyczaj jeżeli ciśnienie skurczowe wynosi > 160 mmHg lub ciśnienie rozkurczowe > 100 mmHg do czasu dokładnego zbadania i – w razie konieczności – skutecznego wyleczenia P – W przypadku utrzymywania się ciśnienia skurczowego > 160 mmHg lub ciśnienia rozkurczowego > 100 mmHg z leczeniem lub bez leczenia	W przypadku poddania leczeniu i braku skutków schorzenia ograniczających zdolność do pracy oraz niezazywania leków ograniczających zdolność do pracy
I20-25	Zaburzenia kardiologiczne , np. zawał mięśnia sercowego, zapis EKG wskazujący na stan pozawałowy lub świeżo rozpoznany blok lewej odnogi pęczka przedsionkowo-komorowego, dusznica sercowa, zatrzymanie akcji serca, wszczepienie pomostów naczyniowych aortalno-wieńcowych, angioplastyka naczyń wieńcowych <i>Nagła utrata zdolności do pracy, ograniczenie tolerancji wysiłkowej. Problemy związane z powtarzającymi się przypadkami zaburzeń pracy serca w miejscu pracy</i>	T – Przez trzy miesiące od czasu pierwszego badania i podjęcia leczenia lub dłużej, jeżeli objawy nie ustąpią lub jeżeli stwierdzono wzrost prawdopodobieństwa nawrotu z uwagi na wykrycie zmian patologicznych P – Jeżeli kryteria wydania świadectwa nie są spełnione, a zmniejszenie prawdopodobieństwa nawrotu wydaje się mało prawdopodobne	Bardzo niski wskaźnik nawrotu*, przestrzeganie zaleceń w zakresie ograniczania ryzyka oraz brak istotnej choroby współistniejącej – wydanie świadectwa na okres sześciu miesięcy, a następnie świadectwa rocznego. Niski wskaźnik nawrotu*: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku
I44-49	Arytmie i zaburzenia przewodnictwa (w tym osoby z rozrusznikami serca i wszczepialnymi kardiowerterami-defibrylatorami). <i>Prawdopodobieństwo nawrotu schorzenia, nagła utrata zdolności do pracy i ograniczenie tolerancji wysiłkowej. Silne pola elektryczne mogą wywierać wpływ na działanie rozrusznika serca/ wszczepialnego kardiowertera-defibrylatora.</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, wyleczenia i potwierdzenia skuteczności leczenia P – W przypadku wystąpienia objawów uniemożliwiających wykonywanie pracy lub zbyt dużego prawdopodobieństwa utraty zdolności do pracy z powodu nawrotu schorzenia, w tym wszczepienie kardiowertera-defibrylatora	Niski wskaźnik nawrotu*: kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04*** Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
I61-69 G46	Choroba niedokrwien naczyń mózgowych (udar lub przemijający atak niedokrwieny) <i>Zwiększone prawdopodobieństwo nawrotu, nagła utrata zdolności do pracy, ograniczenie mobilności. Podatność na zapaadnięcie na inną chorobę układu krążenia, która może prowadzić do nagłej utraty zdolności do pracy</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. Przez okres trzech miesięcy od pierwszej diagnozy P – Jeżeli objawy, których nie udało się wyeliminować, utrudniają pełnienie obowiązków lub jeżeli prawdopodobieństwo nawrotu schorzenia jest zbyt duże	Indywidualna ocena zdolności do pełnienia obowiązków; wprowadzenie ograniczenia 04***. W ocenie należy uwzględnić prawdopodobieństwo wystąpienia przypadków zaburzenia pracy serca w przyszłości. Kandydat zdolny do rutynowego wykonywania zadań o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa oraz do wykonywania tych zadań w sytuacjach nadzwyczajnych. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku.
I73	Chromanie tętnicze Prawdopodobieństwo zapaadnięcia na inną chorobę układu krążenia, która może prowadzić do nagłej utraty zdolności do pracy. Ograniczenie tolerancji wysiłkowej	T – Do czasu przeprowadzenia oceny P – Jeżeli kandydat jest niezdolny do pełnienia obowiązków	Kandydat zdolny do pracy w przypadku wprowadzenia ograniczenia 04***, o ile objawy są nieznaczne i nie utrudniają mu pełnienia kluczowych obowiązków lub jeżeli objawy można wyeliminować przez przeprowadzenie zabiegu chirurgicznego lub innego rodzaju leczenia. Ocena prawdopodobieństwa wystąpienia przypadków zaburzenia pracy serca w przyszłości. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku
I83	Żyłaki kończyn dolnych <i>Możliwość wystąpienia krwawienia w przypadku doznania obrażeń, zmiany na skórze i owrzodzenie</i>	T – Do czasu wyleczenia, jeżeli objawy utrudniają pełnienie obowiązków. Okres rekonwalescencji po zabiegu chirurgicznym trwający maksymalnie jeden miesiąc.	Brak objawów lub powikłań utrudniających pełnienie obowiązków.
I80.2-3	Zakrzepica żył głębokich/zatorowość płucna <i>Prawdopodobieństwo nawrotu schorzenia i poważnej zatorowości płucnej.</i> Prawdopodobieństwo wystąpienia krwawienia wywołanego przyjmowaniem leków przeciwzakrzepowych.	T – Do czasu dokładnego zbadania i wyleczenia oraz w normalnych warunkach w przypadku krótkoterminowego przyjmowania leków przeciwzakrzepowych P – Należy rozważyć w przypadku nawrotów lub stałego przyjmowania leków przeciwzakrzepowych	Kandydat może zostać uznany za zdolnego do pełnienia powierzonych obowiązków przy niskim prawdopodobieństwie doznania obrażeń po ustabilizowaniu leczenia lekami przeciwzakrzepowymi dzięki regularnemu monitorowaniu poziomu krzepliwości krwi.
I00-99 niewyszczerzone odębnie	Inne choroby układu krążenia , np. kardiomopatia, zapalenie osierdzia, zastoinowa niewydolność serca <i>Prawdopodobieństwo nawrotu, nagła utrata zdolności do pracy, ograniczenie tolerancji wysiłkowej</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, wyleczenia i potwierdzenia skuteczności leczenia P – W przypadku wystąpienia objawów utrudniających pełnienie obowiązków lub w przypadku prawdopodobieństwa ograniczenia zdolności do pracy wskutek nawrotu schorzenia	Indywidualna ocena w oparciu o opinie lekarzy specjalistów
J00-99	UKŁAD ODDECHOWY		
J02-04 J30-39	Choroby nosa, gardła i zatok <i>Utrudniające kandydatowi pełnienie obowiązków. Zakażenie żywności/zarażenie innych członków załogi w przypadku niektórych chorób</i>	T – Do czasu stwierdzenia braku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – Jeżeli objawy utrudniają kandydatowi pełnienie obowiązków i mają nawracający charakter	Po zakończeniu leczenia, jeżeli nie stwierdzono żadnych czynników wskazujących na możliwość nawrotu choroby

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
J40-44	Przewlekłe zapalenie oskrzeli lub przewlekła obturacyjna choroba płuc Zmniejszona tolerancja wysiłkowa oraz występowanie objawów utrudniających pełnienie obowiązków	T – W przypadku ostrego ataku choroby P – W przypadku powtarzalnych poważnych nawrotów lub w przypadku, gdy kandydat nie jest w stanie spełnić ogólnych standardów sprawności fizycznej lub gdy doświadcza zadyszki	Należy zwrócić uwagę na zdolność pełnienia obowiązków w sytuacjach nadzwyczajnych. Kandydat zdolny do rutynowego wykonywania zadań o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa oraz do wykonywania tych zadań w sytuacjach nadzwyczajnych. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku
J45-46	Astma (szczegółowa ocena przeprowadzana w odniesieniu do wszystkich nowych kandydatów na podstawie informacji przekazanych przez specjalistę) <i>Niemożliwe do przewidzenia ataki poważnych duszności</i>	T – Do czasu ustania ataku, zbadania jego przyczyny (uwzględniając wszelkie powiązania ze środowiskiem pracy) i wdrożenia skutecznego planu leczenia W przypadku osób poniżej 20 roku życia, które były hospitalizowane lub które stosowały sterydy przyjmowane doustnie w ciągu ostatnich trzech lat P – W przypadku prawdopodobieństwa wystąpienia nagłego ataku astmy w miejscu pracy stanowiącego zagrożenie dla życia; lub w przypadku wcześniejszych przypadków niekontrolowanych ataków astmy, np. kilkukrotnej hospitalizacji z tego powodu	Kandydata, który wcześniej doświadczył ataków astmy jako osoba dorosła**, uznaje się za zdolnego do pełnienia obowiązków, jeżeli odpowiednio kontroluje swój stan przy pomocy inhalatorów oraz jeżeli w ciągu ostatnich dwóch lat nie doświadczył żadnych ataków wymagających hospitalizacji, nie stosował sterydów przyjmowanych doustnie ani nie cierpiał na astmę wysiłkową, która wymagałaby regularnego leczenia
J93	Odma opłucnowa (powstała samoistnie lub wskutek urazu) <i>Poważne ograniczenie zdolności do pracy w przypadku nawrotu</i>	T – Zazwyczaj przez 12 miesięcy od pierwszego wystąpienia P – W przypadku nawrotów, chyba że przeprowadzono pleurektomię lub pleurodezę	Zazwyczaj po upływie 12 miesięcy od pierwszego wystąpienia lub po upływie krótszego okresu, zgodnie z zaleceniami specjalisty
K00-99 UKŁAD TRAWIENNY			
K01-06	Zdrowie jamy ustnej Ostry ból zęba . Nawracające infekcje jamy ustnej i dziąseł	T – Do czasu stwierdzenia braku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy	Jeżeli stan zdrowia zębów i dziąseł wydaje się dobry (w przypadku osób nieposiadających zębów i korzystających z dobrze dopasowanych protez zębowych utrzymanych w odpowiednim stanie ocenia się stan samych dziąseł). Brak złożonych implantów; lub w przypadku odbycia kontrolnej wizyty stomatologicznej w ciągu ostatniego roku, podjęcia odpowiednich działań następczych i braku problemów od tego czasu
K25-28	Choroba wrzodowa <i>Nawroty, którym towarzyszy ból, krwawienie lub perforacja</i>	T – Do czasu wyleczenia choroby wrzodowej lub usunięcia wrzodów w ramach zabiegu chirurgicznego lub poprzez objęcie kandydata kontrolą pod kątem obecności helikobakterów i w przypadku stosowania standardowej diety przez okres trzech miesięcy P – Jeżeli choroba wrzodowa utrzymuje się pomimo przeprowadzenia zabiegu i przyjmowania leków	W przypadku wyleczenia i stosowania standardowej diety przez okres trzech miesięcy
K40-41	Przepukliny – pachwinowe i udowe <i>Prawdopodobieństwo wystąpienia niedrożności jelit</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania w celu wykluczenia możliwości wystąpienia niedrożności jelit oraz – w razie konieczności – wyleczenia	Po skutecznym leczeniu lub po potwierdzeniu przez chirurga, że w danym przypadku można wykluczyć ryzyko niedrożności jelit

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
K42-43	Przepukliny – pępowinowe, brzuszne <i>Niestabilność ściany jamy brzusznej w trakcie skłonów i podnoszenia przedmiotów</i>	Indywidualna ocena w zależności od powagi objawów lub stopnia ograniczenia zdolności do pracy. Należy zwrócić uwagę na potencjalny wpływ regularnego wysiłku fizycznego angażującego całe ciało	Indywidualna ocena w zależności od powagi objawów lub stopnia ograniczenia zdolności do pracy. Należy zwrócić uwagę na potencjalny wpływ regularnego wysiłku fizycznego angażującego całe ciało
K44	Przepukliny – przeponowe (przepukliny środka ścięgnistego przepony) <i>Refluks treści żołądka i kwasów żołądkowych prowadzący do zgagi itp.</i>	Indywidualna ocena, z uwzględnieniem powagi objawów w pozycji leżącej i wszelkich zaburzeń snu wywołanych tymi objawami	Indywidualna ocena, z uwzględnieniem powagi objawów w pozycji leżącej i wszelkich zaburzeń snu wywołanych tymi objawami
K50, 51, 57, 58, 90	Niezakaźne zapalenie jelit, zapalenie okrężnicy, choroba Crohna, zapalenie uchyłków itp. <i>Ograniczenie zdolności do pracy i ból</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania i wyleczenia P – W przypadku ostrych lub nawracających objawów	Indywidualna ocena specjalistyczna. Niskie prawdopodobieństwo nawrotu
K60 184	Schorzenia odbytu: hemoroidy, szczeliny odbytu, przetoki odbytu <i>Prawdopodobieństwo wywołania bólu i ograniczenia zdolności do pełnienia obowiązków</i>	T – W przypadku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – Należy rozważyć w przypadku schorzeń niepodlegających leczeniu lub nawracających	Indywidualna ocena
K70, 72	Marskość wątroby <i>Zaburzenie funkcji wątroby. Krwawiące żyłaki przełyku</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania. P – W poważnych przypadkach lub w sytuacji wystąpienia powikłań w postaci wodobrzusza lub żylaków przełyku.	Indywidualna ocena w oparciu o opinię lekarza specjalisty. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku.
K80–83	Choroby przewodu żółciowego <i>Kolka żółciowa wywołana kamicią żółciową, żółtaczką, niewydolnością wątroby</i>	T – Kolka żółciowa do czasu całkowitego wyleczenia P – Zaawansowane stadium choroby wątroby, nawracające lub utrzymujące się objawy ograniczające zdolność do pracy	Indywidualna ocena specjalistyczna. Niewielkie prawdopodobieństwo nagłego ataku kolki żółciowej
K85–86	Zapalenie trzustki <i>Prawdopodobieństwo wystąpienia nawrotów</i>	T – Do czasu wyleczenia P – Jeżeli ma charakter nawracający lub jest związane ze spożywaniem alkoholu, do czasu potwierdzenia abstynencji	Indywidualna ocena w oparciu o opinię lekarzy specjalistów
Y83	Stomia (ileostomia, kolostomia) <i>Ograniczenie zdolności do pracy w przypadku utraty kontroli – konieczność korzystania z worków itp. Potencjalne problemy w przypadku długotrwałej sytuacji nadzwyczajnej</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania, objęcia odpowiednią kontrolą i poddania leczeniu. P – W przypadku niezadowalającej kontroli.	Indywidualna ocena
N00–99	SCHORZENIA UKŁADU MOCZOWO-PĘCIOWEGO		
N00, N17	Ostre zapalenie nerek <i>Niewydolność nerek, nadciśnienie</i>	P – Do czasu wyleczenia	Indywidualna ocena, jeżeli zaobserwowano jakiegokolwiek niewyleczone objawy
N03–05, N18–19	Podostre lub przewlekłe zapalenie nerek lub nerczyca <i>Niewydolność nerek, nadciśnienie</i>	T – Do czasu dokładnego zbadania	Indywidualna ocena przez specjalistę na podstawie czynności nerek i prawdopodobieństwa wystąpienia powikłań

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
N20–23	Kamień nerkowy lub moczowy Ból wywołany kolką nerkową	T – Do czasu dokładnego zbadania w celu wykluczenia możliwości wystąpienia objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – W poważnych przypadkach nawracającego tworzenia się kamieni	Indywidualna ocena
N33, N40	Rozrost gruczołu krokowego/zatrzymanie moczu Ostre zatrzymanie moczu	T – Do czasu dokładnego zbadania i wyleczenia P – W przypadku braku możliwości wyleczenia	Indywidualna ocena
N70–98	Schorzenia ginekologiczne – Obfite krwawienie z dróg rodnych, dotkliwe bóle menstruacyjne, endometrioza, zaburzenia statyki narządów rodnych lub inne schorzenia Ograniczenie zdolności do pracy z powodu bólu lub krwawienia	T – Jeżeli schorzenie ogranicza zdolność do pracy lub jeżeli ustalenie przyczyny schorzenia i jego wyleczenie wymaga przeprowadzenia dokładnego badania	Indywidualna ocena, jeżeli schorzenie może potencjalnie wiązać się z koniecznością leczenia w trakcie rejsu lub jeżeli wywiera wpływ na zdolność do pracy
R31, 80, 81 82	Białkomocz, krwimocz, cukromocz lub inne zaburzenia funkcjonowania układu moczowego Objaw chorób nerek lub innych chorób	T – Jeżeli wstępne ustalenia okażą się istotne z klinicznego punktu widzenia P – W przypadku stwierdzenia poważnej i niemożliwej do wyleczenia przyczyny – np. upośledzenie czynności nerek	Bardzo niskie prawdopodobieństwo istnienia poważnego schorzenia, które wywołuje obserwowane objawy
Z90.5	Usunięcie nerki lub jedna niesprawna nerka Ograniczona zdolność regulacji płynów w ekstremalnych warunkach, jeżeli pozostała nerka nie jest w pełni sprawna	P – Jakikolwiek ograniczenie sprawności pozostałej nerki u nowego członka załogi pokładowej. Poważne zaburzenie czynności pozostałej nerki u pełniącego służbę członka załogi pokładowej.	Pozostała nerka musi być w pełni sprawna i nie może być narażona na ryzyko związane z postępującą chorobą – ryzyko to należy wykluczyć na podstawie wyników badania nerek i opinii lekarza specjalisty
000–99	CIĄŻA		
000–99	Ciąża Powikłania, ograniczona mobilność w późnym stadium. Potencjalne ryzyko dla matki i dziecka w przypadku przedwczesnego porodu w miejscu pracy	T – Decyzję należy podjąć zgodnie z przepisami krajowymi Nietypowy przebieg ciąży wymagający ścisłej kontroli medycznej	Ciąża przebiegająca bez powikłań, która nie skutkuje ograniczeniem zdolności do pracy: decyzje należy podjąć zgodnie z praktykami i przepisami krajowymi
L00–99	SKÓRA		
L00–08	Zakażenie skóry Nawrót, przeniesienie zakażenia na inne osoby	T – W przypadku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – Należy rozważyć w przypadku członków załogi pokładowej doświadczających nawracających problemów	W zależności od charakteru i powagi zakażenia
L10–99	Inne choroby skóry np. egzema, zapalenie skóry, łuszczyca Nawrót, niekiedy wywołany czynnikami w miejscu pracy	T – W przypadku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy	Decyzja indywidualna, w razie konieczności z zastrzeżeniem ograniczeń związanych z pogorszeniem stanu zdrowia wskutek wysokiej temperatury otoczenia lub obecności określonych substancji w miejscu pracy

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
M00–99	ZABURZENIA UKŁADU MIĘŚNIOWO-SZKIELETOWEGO		
M10–23	Choroba zwyrodnieniowa stawów , inne choroby stawów i późniejsza wymiana stawów Ból i ograniczenie mobilności wywierające niekorzystny wpływ na zdolność do wypełniania obowiązków w normalnych warunkach lub w sytuacjach nadzwyczajnych Możliwość wystąpienia infekcji lub przemieszczenia stawu oraz ograniczony okres eksploatacji sztucznych stawów	T – Przywrócenie pracownika do pracy po zabiegu wymiany biodra lub kolana wiąże się z koniecznością odzyskania przez niego pełnej sprawności stawów potwierdzonej wynikami formalnej oceny przeprowadzonej przez lekarza specjalistę P – W skomplikowanych i poważnych przypadkach	Indywidualna ocena. Zdolność do wykonywania wszystkich rutynowych czynności służbowych oraz do wykonywania czynności służbowych w sytuacjach nadzwyczajnych, przy bardzo niskim prawdopodobieństwie pogorszenia stanu zdrowia w stopniu, który mógłby uniemożliwić wykonywanie tych czynności
M24.4	Nawracająca niestabilność stawów ramiennych lub kolanowych <i>Nagłe ograniczenie mobilności, któremu towarzyszy ból</i>	T – Do czasu dostatecznego przywrócenia i ustabilizowania funkcji stawu	Indywidualna ocena sporadycznej niestabilności
M54.5	Ból pleców <i>Ból i ograniczenie mobilności wywierające niekorzystny wpływ na zdolność do wypełniania obowiązków w normalnych warunkach lub w sytuacjach nadzwyczajnych. Nasilenie objawów skutkujące dodatkowym ograniczeniem zdolności do wypełniania obowiązków</i>	T – W stanach ostrych P – Jeżeli ma charakter nawracający lub całkowicie uniemożliwia wypełnianie obowiązków	Indywidualna ocena
Y83.4 Z97.1	Proteza kończyny <i>Ograniczenie mobilności wywierające niekorzystny wpływ na zdolność do wypełniania obowiązków w normalnych warunkach lub w sytuacjach nadzwyczajnych.</i>	P – W przypadku braku możliwości wypełniania kluczowych obowiązków	Jeżeli pracownik jest zdolny do wypełniania rutynowych obowiązków oraz do wypełniania obowiązków w sytuacjach nadzwyczajnych, dopuszcza się możliwość wprowadzenia konkretnych ograniczeń w odniesieniu do zadań innych niż kluczowe. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 03***
OGÓLNE			
R47, F80	Zaburzenia mowy Ograniczenie możliwości komunikowania się	P – Brak możliwości niezawodnego wykonywania rutynowych obowiązków lub obowiązków w sytuacjach nadzwyczajnych w bezpieczny lub skuteczny sposób	Brak zaburzenia kluczowej funkcji komunikacyjnej mowy
T78 Z88	Alergie (inne niż zapalenie skóry lub astma o podłożu alergicznym) <i>Prawdopodobieństwo nawrotu i nasilenia się reakcji alergicznej. Ograniczona zdolność do wypełniania obowiązków</i>	T – Do czasu stwierdzenia braku objawów wywierających wpływ na bezpieczeństwo pracy P – W przypadku uzasadnionego podejrzenia możliwości wystąpienia reakcji alergicznej stwarzającej zagrożenie dla życia	Jeżeli reakcja skutkuje ograniczeniem zdolności do wypełniania obowiązków, ale nie stwarza zagrożenia dla życia, a jej skutki można w pełni kontrolować poprzez długoterminowe samodzielne przyjmowanie leków niesterydowych lub poprzez zmianę stylu życia w sposób możliwy do praktycznego wdrożenia w miejscu pracy bez istotnego wpływu na poziom bezpieczeństwa

ICD-10 kody diagnostyczne	Schorzenie Uzasadnienie kryteriów	Niezdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie — prawdopodobnie tymczasowa (T) — prawdopodobnie trwała (P)	Zdolność do pełnienia powierzonych obowiązków w dowolnym momencie
Z94	Przeszczepy – nerek, serca, płuc, wątroby (jeżeli chodzi o protezy, tj. sztuczne stawy i kończyny, soczewki, aparaty słuchowe, zastawki serca itp., zob. sekcje poświęcone konkretnym schorzeniom) Możliwość odrzutu. Skutki uboczne leków	T – Do czasu ustabilizowania stanu po zabiegu chirurgicznym lub rozpoczęciu przyjmowania leków immunosupresyjnych P – Indywidualna ocena i potwierdzenie na podstawie formalnej oceny lekarza specjalisty	Indywidualna ocena w oparciu o opinię lekarza specjalisty. Kandydat zdolny do pracy przez okres maksymalnie jednego roku
Klasyfikacja według rodzaju schorzenia	Schorzenia degeneracyjne , które obecnie spełniają ustalone kryteria, np. płasawica Huntingtona (w tym historia zachorowań w rodzinie), stożek rogówki	T – Do czasu dokładnego zbadania i leczenia P – W przypadku prawdopodobieństwa, że schorzenie będzie postępowało	Indywidualna ocena w oparciu o opinię lekarza specjalisty. Takie schorzenia uznaje się za dopuszczalne w przypadku stwierdzenia, że prawdopodobieństwo pogorszenia się stanu chorego przed kolejnym badaniem lekarskim jest niewielkie
Klasyfikacja według rodzaju schorzenia	Schorzenia, które nie zostały wyszczególnione	T – Do czasu dokładnego zbadania i leczenia P – Jeżeli trwale ograniczają zdolność do wypełniania obowiązków	Należy postępować analogicznie jak w przypadku powiązanych schorzeń. Należy wziąć pod uwagę ryzyko wystąpienia nagłej utraty zdolności do wypełniania obowiązków, nawrotu objawów lub pogorszenia stanu zdrowia oraz ograniczenia zdolności do wykonywania standardowych zadań oraz wykonywania zadań w sytuacjach nadzwyczajnych. W razie wątpliwości należy zasięgnąć porady lekarza specjalisty lub rozważyć wprowadzenie ograniczenia i przekazanie przypadku do konsultacji.

Dodatek 1

Odpowiednie kryteria pomiaru ostrości widzenia objęte kodem diagnostycznym H0059**Minimalne kryteria ostrości widzenia:**1. *Visus w ciągu dnia:*

Ostrość widzenia obydwu oczu razem lub sprawniejszego oka bez korekty wzroku lub z korektą wzroku wynoszącą co najmniej 0,8 dioptrii. Dopuszcza się widzenie na jedno oko.

Ewidentną, niemożliwą do skorygowania diplopię (podwójne widzenie) uznaje się za niedopuszczalną. W przypadku widzenia na jedno oko: brak diplopii w tym oku.

Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 01***.

2. *Ostrość widzenia o zmierzchu i o świcie:*

Należy ją zbadać w przypadku schorzeń siatkówki powiązanych z jaskrą lub schorzeń przejawiających się zmętnieniem oka (np. zaćmy). Czułość kontrastową ustala się na poziomie 0,032 cd/m² przy braku olśnienia; wynik badania 1:2,7 lub lepszy w przypadku badania za pomocą mezotestu.

3. *Pole widzenia:*

Pole widzenia w poziomie musi wynosić co najmniej 120 stopni. Rozszerzenie pola widzenia powinno obejmować co najmniej 50 stopni na lewo i na prawo i 20 stopni w górę i w dół. W obrębie kąta 20 stopni od centrum nie mogą występować żadne wady.

Przynajmniej jedno oko musi spełniać wymogi określone w normie dotyczącej visusu, a jego pole widzenia musi być pozbawione mroczków o podłożu patologicznym. Przeprowadzenie formalnego badania oka przez lekarza jest konieczne w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek nieprawidłowości w trakcie pierwszego badania, w przypadku jaskry lub w przypadku dystrofii siatkówki.

4. *Rozpoznawanie barw przez członków załogi pokładowej pełniących obowiązki nawigacyjne:*

Rozpoznawanie barw uznaje się za prawidłowe, jeżeli kandydat pomyślnie zaliczy test przy wykorzystaniu 24 tablic Ishihary, popełniając maksymalnie dwa błędy. Jeżeli kandydat nie zaliczy tego testu, musi zostać poddany jednemu z wymienionych zatwierdzonych testów alternatywnych. W razie wątpliwości należy przeprowadzić badanie przy użyciu anomaloskopu. Odczyt anomaloskopu musi mieścić się w przedziale od 0,7 do 1,4, tj. wskazywać na prawidłowy odczyt w zakresie trichromatyzmu.

Zatwierdzone testy alternatywne, które można przeprowadzić zamiast testu z wykorzystaniem tablic Ishihary, obejmują:

- a) test Velhagena/Broschmanna (co najwyżej dwa błędy);
- b) test Kuchenbeckera-Broschmanna (maksymalnie dwa błędy);
- c) HRR (minimalny wynik: „łagodne”);
- d) TMC (minimalny wynik: „drugiego stopnia”);
- e) test Holmesa Wrighta B (co najwyżej 8 błędów w przypadku światła o małej średnicy);
- f) test przy wykorzystaniu panelu D Farnswortha obejmującego 15 barw (minimalny wynik: co najwyżej jedno przecięcie średnicowe na wykresie przedstawiającym układ barw);
- g) test służący przeprowadzeniu oceny i diagnozy w zakresie rozpoznawania barw (CAD) (wynik obejmujący maksymalnie cztery jednostki CAD).

Posiadaczy patentów kapitanów łodzi wydanych zgodnie z dyrektywą Rady 96/50/WE⁽¹⁾, w przypadku których wynik badania anomaloskopem pod kątem rozpoznawania barw mieści się w przedziale od 0,7 do 3,0, uznaje się za zdolnych do pracy, jeżeli ich patent został wydany przed dniem 1 kwietnia 2004 r.

Nie dopuszcza się możliwości korzystania z metod korekcji wady wzroku polegających na stosowaniu szkieł filtrujących, takich jak przyciemniane szkła kontaktowe lub przyciemniane okulary.

(¹) Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

Dodatek 2

Odpowiednie kryteria prawidłowości słyszenia objęte kodem diagnostycznym H68-95**Minimalne kryteria prawidłowości słyszenia**

Słyszenie uznaje się za prawidłowe, jeżeli średnia wartość ubytku słuchu w obydwu uszach – z aparatem słuchowym lub bez takiego aparatu – nie przekracza 40 dB w pasmach częstotliwości 500, 1 000, 2 000 i 3 000 Hz. Jeżeli wartość 40 dB zostanie przekroczona, słyszenie mimo to uznaje się za prawidłowe w przypadku pomyślnego przejścia badania słuchu za pomocą audiometru zgodnego z normą ISO 8253-1:2010 lub równoważną.

Dopuszcza się możliwość wprowadzenia ograniczenia 02***.

Uwagi do tabeli i dodatków:*** Wskaźniki nawrotu:**

W przypadku stosowania terminów „bardzo niskie” i „niskie” w odniesieniu do prawdopodobieństwa nawrotu schorzenia. Choć terminy te uznaje się zasadniczo za oceny kliniczne, w przypadku niektórych schorzeń dostępne są dane ilościowe dotyczące prawdopodobieństwa wystąpienia nawrotów. W przypadku dostępu do takich danych – np. danych dotyczących ataków serca i przypadków niewydolności serca – ustalenie prawdopodobieństwa nawrotu schorzenia w przypadku danej osoby może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych badań. Ilościowe poziomy stosowane do szacowania prawdopodobieństwa wystąpienia nawrotu to:

bardzo niskie: wskaźnik nawrotu poniżej 2 % w skali roku;

niskie: wskaźnik nawrotu 2–5 % w skali roku.

**** Astma u osób dorosłych:**

Astma może występować od dzieciństwa lub wystąpić po 16. roku życia. Istnieje szereg wewnętrznych i zewnętrznych przyczyn leżących u podstaw rozwoju astmy w dorosłym życiu. Wśród osób, u których astma rozwinęła się w dorosłym życiu, należy zbadać rolę konkretnych alergenów, w tym alergenów odpowiadających za rozwój astmy zawodowej. Należy wziąć również pod uwagę mniej konkretne czynniki, takie jak chłód, wysiłek i infekcja dróg oddechowych. Wszystkie te czynniki mogą wywierać wpływ na zdolność do pracy na wodach śródlądowych.

Astma sporadyczna – sporadyczne przypadki łagodnego świszczącego oddechu występujące rzadziej niż raz na dwa tygodnie, ustępujące łatwo i szybko po zastosowaniu inhalatora beta-agonistycznego.

Astma przewlekła lekka: częste przypadki świszczącego oddechu wiążące się z koniecznością zastosowania inhalatora beta-agonistycznego lub inhalatora kortykosteroidowego. Regularne przyjmowanie sterydów w formie wziewnej (lub sterydowych/długo działających beta-agonistów) może skutecznie zniwelować objawy i wyeliminować konieczność leczenia za pomocą beta-agonistów.

Astma wysiłkowa: przypadki świszczącego oddechu i zadyszki wywołane wysiłkiem, w szczególności przy niskiej temperaturze otoczenia. Takie przypadki można skutecznie leczyć za pomocą sterydów przyjmowanych w formie wziewnej (lub sterydowych/długo działających beta-agonistów) lub za pomocą innych leków przyjmowanych doustnie.

Astma przewlekła umiarkowana: częste przypadki świszczącego oddechu pomimo regularnego przyjmowania sterydów w formie wziewnej (lub sterydowych/długo działających beta-agonistów); leczenie wymaga ustawicznego, częstego korzystania z inhalatorów beta-agonistycznych, korzystania z inhalatorów w połączeniu z innymi lekami lub – okazjonalnie – przyjmowania sterydów w formie doustnej.

Astma przewlekła ciężka: częste przypadki świszczącego oddechu i zadyszki, częste przypadki hospitalizacji, często korzystanie z leczenia za pomocą sterydów przyjmowanych doustnie.

*****Środki zaradcze i ograniczenia**

01 Wymóg korzystania ze środków korekcji wzroku (okulary lub soczewki kontaktowe albo i okulary, i soczewki kontaktowe)

02 Wymóg korzystania z aparatów słuchowych

03 Wymóg korzystania z protez kończyn

04 Zakaz samodzielnego pełnienia wachty w sterówce

05 Wyłączenie w ciągu dnia

06 Zakaz pełnienia obowiązków nawigacyjnych

- 07 Ograniczenie do konkretnej jednostki pływającej, mianowicie
- 08 Ograniczenie do konkretnego obszaru, mianowicie
- 09 Ograniczenie do konkretnego zadania, mianowicie
- Środki zaradcze i ograniczenia można ze sobą łączyć. Z możliwości tej należy korzystać w stosownych przypadkach.
-