

31996L0050

L 235/31

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

17.9.1996

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**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

działając zgodnie z procedurą, określoną w art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

należy wprowadzić wspólne przepisy o kierowaniu statkami żeglugi śródlądowej na śródlądowych drogach wodnych Wspólnoty; pierwszy krok w tym kierunku został dokonany w postaci przyjętej dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewożenia towarów i osób żeglugą śródlądową ⁽⁴⁾;

z powodu różnic między krajowymi ustawodawstwami dotyczącymi warunków uzyskiwania świadectw kapitanów łodzi w żegludzie śródlądowej oraz konieczności stopniowego zaostrzania wymogów bezpieczeństwa w branży żeglugi śródlądowej, należy przyjąć zasady Wspólnoty dotyczące wydawania takich świadectw, aby zapobiec zakłóceniom konkurencji;

w celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości zasad, Wspólnota powinna zdefiniować wzór pojedynczego krajowego świadectwa kapitana łodzi uznawanego wzajemnie przez Państwa Członkowskie bez obowiązku jego wymiany, za którego wydawanie odpowiedzialność spoczywałaby zgodnie z zasadą subsidiarności na Państwach Członkowskich;

krajowe śródlądowe żeglowne drogi wodne niepołączone z siecią żeglugową Państwa Członkowskiego nie podlegają międzynarodowej konkurencji, a zatem nie jest konieczne wprowadzanie na

tych drogach wodnych wspólnych przepisów w zakresie wydawania świadectw kapitanom łodzi określonych w niniejszej dyrektywie;

głównym celem tych wspólnych przepisów musi być poprawa bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrona życia ludzkiego; wydaje się zatem istotne, aby przepisy te ustalały minimalne wymagania, które wnioskodawca musi spełniać w celu uzyskania świadectwa kapitana łodzi w żegludze śródlądowej;

wymagania, o których mowa, muszą dotyczyć wieku wymaganego do prowadzenia statku, stanu zdrowia i warunków psychofizycznych wnioskodawców, ich zawodowego doświadczenia i wiedzy na niektóre tematy dotyczące kierowania statkiem; w interesie bezpieczeństwa statku i osób na pokładzie, Państwa Członkowskie mogą nałożyć dodatkowe wymagania dotyczące w szczególności wiedzy w zakresie niektórych lokalnych sytuacji; do żeglugi za pomocą radaru oraz do kierowania statkiem wiozącym pasażerów wymagana jest dodatkowa wiedza zawodowa;

należy przewidzieć odpowiednie procedury dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy; jest zatem stosowne, by Komitet utworzony zgodnie z art. 7 dyrektywy 91/672/EWG pomagał Komisji w dostosowaniu tych załączników,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Państwa Członkowskie wydające świadectwa kapitanów łodzi służących do przewozu towarów i pasażerów wodnymi drogami śródlądowymi, zwane dalej „świadectwami”, wydają je według wzoru wspólnotowego określonego w załączniku 1, zgodnego z niniejszą dyrektywą.

2. Państwa Członkowskie podejmą wszelkie właściwe środki celem wykluczenia ryzyka fałszowania świadectw.

3. Świadectwo jest wydawane przez właściwy organ Państw Członkowskich zgodnie z niniejszą dyrektywą. Uwzględnia ono szczególne cechy dróg wodnych oraz świadectw, określonych w art. 1 dyrektywy 91/672/EWG, mianowicie:

⁽¹⁾ Dz.U. C 280 z 6.10.1994, str. 5.

⁽²⁾ Opinia wydana w dniu 25 stycznia 1995 r. (Dz.U. C 102 z 24.4.1995, str. 5.)

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 2 marca 1995 r. (Dz.U. C 68 z 20.3.1995, str. 41), wspólne stanowisko Rady z dnia 8 grudnia 1995 r. (Dz.U. C 356 z 30.12.1995, str. 66) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 maja 1996 r. (Dz.U. C 152 z 27.5.1996, str. 46).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 29.

- świadectwo kapitana łodzi ważne na wszystkich drogach wodnych Państw Członkowskich, z wyjątkiem tych dróg wodnych, których dotyczy rozporządzenie w sprawie wydawania licencji na żeglugę po Renie (Grupa A),
- świadectwo kapitana łodzi ważne na wszystkich drogach wodnych Państw Członkowskich, za wyjątkiem dróg wodnych o charakterze morskim, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 91/672/EWG, oraz z wyjątkiem dróg wodnych, których dotyczy rozporządzenie w sprawie wydawania licencji na żeglugę po Renie (Grupa B).

4. Świadectwa Grupy A i Grupy B wydawane przez Państwa Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą są ważne na wszystkich drogach wodnych Grupy A lub Grupy B we Wspólnocie.

5. Z zastrzeżeniem art. 8 ust. 2 licencja na żeglugę po Renie wydana zgodnie z poprawioną Konwencją o Żegludze po Renie, będzie ważna na wszystkich drogach wodnych Wspólnoty.

6. Krajowe świadectwa kapitana statku wzajemnie uznane na podstawie dyrektywy 91/672/EWG, przedstawione w załączniku I do niniejszej dyrektywy, wydane nie później niż w ciągu 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, pozostają ważne bez obowiązku wymiany.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „właściwy organ” oznacza organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie do wydawania świadectw po sprawdzeniu, czy wnioskodawcy spełniają odpowiednie wymagania;
- b) „kapitan łodzi” oznacza osobę, która posiada niezbędne umiejętności i kwalifikacje do kierowania statkiem na drogach wodnych Państw Członkowskich i która ponosi odpowiedzialność nawigacyjną na pokładzie;
- c) „członek załogi pokładowej” oznacza osobę, która regularnie uczestniczy w kierowaniu statkiem w żegludze śródlądowej, w tym kierując sterem.

Artykuł 3

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do wszystkich kapitanów łodzi żeglugi śródlądowej: barek o własnym napędzie, holowników, pchaczy, barek, pchanych konwojów lub formacji burta przy burcie, przeznaczonych do transportu towarów lub pasażerów, z wyjątkiem:

- kapitanów statków przeznaczonych do transportu towarów, o długości poniżej 20 metrów,
- kapitanów statków przeznaczonych do transportu pasażerów, wiozących nie więcej niż 12 osób oprócz załogi.

2. Państwo Członkowskie może po konsultacjach z Komisją wyłączyć ze stosowania niniejszej dyrektywy kapitanów łodzi

plywających wyłącznie na krajowych drogach wodnych niepołączonych z siecią żeglugową innego Państwa Członkowskiego oraz może wydawać im krajowe świadectwa kapitanów łodzi na warunkach innych niż zdefiniowane w niniejszej dyrektywie. Ważność takich krajowych świadectw będzie ograniczona wyłącznie to wyżej wymienionych dróg wodnych.

Artykuł 4

1. W celu uzyskania świadectwa wnioskodawca musi spełnić minimalne wymagania określone w art. 5-8. Świadectwo stwierdzać będzie, czy kapitan łodzi posiada świadectwo w grupie A czy w grupie B.

2. Świadectwa wydawane przez Państwa Członkowskie, które spełniają minimalne wymagania wymienione w ust. 1 będą wzajemnie uznawane.

Artykuł 5

W celu uzyskania świadectwa, wnioskodawca musi mieć ukończone co najmniej 21 lat. Państwa Członkowskie mogą jednak nadal wydawać świadectwa osobom w wieku 18 lat lub starszym. Uznanie przez Państwo Członkowskie świadectwa grupy A lub B wydanego przez inne Państwo Członkowskie może podlegać tym samym warunkom co do minimalnego wieku, które są wymagane w danym Państwie Członkowskim przy wydawaniu świadectwa w tej samej Grupie.

Artykuł 6

1. Wnioskodawca musi dostarczyć dowód spełnienia warunków zdrowotnych i psychofizycznych przechodząc badania medyczne u lekarza uznanego przez właściwy organ. Badanie to obejmuje ostrość wzroku i słuchu, chromatopsję, władność górnych i dolnych kończyn oraz stan neuropsychiczny oraz naczynio-sercowe wnioskodawcy.

2. Po osiągnięciu wieku 65 lat posiadacz świadectwa musi w terminie trzech miesięcy, a następnie co roku, przechodzić badania, o których mowa w ust. 1; właściwy organ odnotuje na świadectwie, że kapitan łodzi spełnił ten obowiązek.

Artykuł 7

1. Wnioskodawca powinien przedstawić dowód posiadania co najmniej czteroletniego doświadczenia zawodowego w charakterze członka załogi pokładowej na statku żeglugi śródlądowej.

2. Aby doświadczenie zawodowe było brane pod uwagę, musi ono zostać potwierdzone przez właściwy organ Państwa Członkowskiego poprzez wpisanie go do rejestru służby. Doświadczenie to może być zdobyte na jakichkolwiek drogach wodnych Państw Członkowskich. W przypadku dróg wodnych, których część biegu znajduje się na terytorium Wspólnoty, takich jak Dunaj, Elba czy Odra, pod uwagę brane będzie doświadczenie zawodowe zdobyte na wszystkich odcinkach tych wód.

3. Minimalny czas trwania doświadczenia zawodowego, o którym mowa w ust. 1, może zostać zmniejszony maksymalnie o trzy lata:

- a) jeżeli wnioskodawca posiada dyplom uznawany przez właściwy organ, potwierdzający specjalistyczne szkolenia w żegludze śródlądowej, obejmujące praktykę w żegludze; okres zmniejszenia nie może przekraczać czasu trwania specjalistycznego szkolenia; lub
- b) jeżeli wnioskodawca może dostarczyć dowód zawodowego doświadczenia zdobytego na statku morskim jako członek załogi pokładowej; w celu uzyskania zmniejszenia o maksymalną ilość trzech lat wnioskodawca powinien dostarczyć dowód potwierdzający co najmniej czteroletnie doświadczenie w żegludze morskiej.

4. Minimalny okres doświadczenia zawodowego przewidziany w ust. 1 może zostać zmniejszony maksymalnie o trzy lata, jeżeli wnioskodawca zda praktyczny egzamin z prowadzenia statku; świadectwo w takim przypadku obejmuje jedynie statki o cechach nawigacyjnych podobnych do statku, na którym zdawany był egzamin praktyczny.

Artykuł 8

1. Wnioskodawca musi zdać egzamin z wiedzy zawodowej; egzamin ten musi obejmować co najmniej ogólne przedmioty wymienione w rozdziale A załącznika II.

2. Pod warunkiem konsultacji z Komisją Państwo Członkowskie może wymagać od kapitana statku spełnienia dodatkowych wymagań dotyczących wiedzy na temat lokalnej sytuacji w żegludze na niektórych drogach wodnych, z wyjątkiem dróg wodnych o charakterze morskim, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 91/672/EWG.

Pod tym samym warunkiem, Państwo Członkowskie może zobowiązać kapitana statku pasażerskiego w niektórych ograniczonych obszarach transportu do posiadania bardziej szczegółowej wiedzy zawodowej na temat szczególnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa pasażerów, zwłaszcza w razie wypadku, pożaru czy rozbicia się statku.

Artykuł 9

1. W celu uzyskania zezwolenia na żeglugę za pomocą radaru, kapitan statku musi posiadać specjalne zaświadczenie dostarczone przez właściwy organ na dowód, iż zdał egzamin obejmujący wiedzę zawodową w zakresie tematów, o których mowa w rozdziale B załącznika II.

Państwa Członkowskie uznają kwalifikacje wydane na podstawie rozporządzenia o wydawaniu kwalifikacji do kierowania statkiem za pomocą radaru po Renie.

2. Kompetencje wnioskodawcy, spełniającego warunki określone w ust. 1 w zakresie żeglugi za pomocą radaru, zostaną poświadczone przez organ w formie adnotacji na świadectwie.

Artykuł 10

W celu uzyskania zezwolenia na kierowanie łodzią przewożącą pasażerów na drogach wodnych Państw Członkowskich, kapitan statku lub inny członek załogi musi posiadać specjalne zaświadczenie wydane przez właściwy organ w dowód zdania przez niego egzaminu z wiedzy zawodowej na tematy, o których mowa w rozdziale C załącznika II.

Artykuł 11

Komisja, działając w trybie określonym w art. 12, może, biorąc pod uwagę rozwój niezbędnej wiedzy zawodowej wymaganej do wydania świadectwa i określonej w załączniku II, podjąć konieczne kroki służące aktualizowaniu formularza świadectwa kapitana łodzi zawartego w załączniku I.

Artykuł 12

1. Przy stosowaniu art. 11 Komisję wspiera Komitet utworzony zgodnie z art. 7 dyrektywy 91/672/EWG.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które mają być podjęte. Komitet dostarczy swoją opinię na temat tego projektu w terminie, który przewodniczący określi w zależności od pilności sprawy. W przypadku decyzji, które Rada musi przyjąć na podstawie wniosku Komisji, opinia zostaje przedstawiona przez większość określoną w art. 148 ust. 2 Traktatu. Głosy oddane przez przedstawicieli Państw Członkowskich w Komitecie są ważone w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie ma prawa głosu.

3. a) Komisja przyjmuje przewidziane środki do natychmiastowego zastosowania.

b) Jeżeli jednak przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu, zostają one niezwłocznie przedstawione przez Komisję Radzie. W takim przypadku Komisja może odroczyć stosowanie postanowionych przez siebie środków na okres co najwyżej jednego miesiąca od daty ich przedstawienia Radzie. W tym samym terminie Rada może kwalifikowaną większością głosów podjąć przeciwną decyzję.

Artykuł 13

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy

ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy w terminie 18 miesięcy od daty jej wejścia w życie. Następnie niezwłocznie informują o nich Komisję.

Przyjmując powyższe przepisy, Państwa Członkowskie zawierają w nich odniesienia do niniejszej dyrektywy lub załączają do nich takie odniesienia w momencie ich oficjalnej publikacji. Państwa Członkowskie określają sposób dokonywania takich odniesień.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów, które wprowadzają w dziedzinie regulowanej przez niniejszą dyrektywę.

3. W razie konieczności Państwa Członkowskie będą wspierać się we wdrażaniu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 15

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1996 roku.

W imieniu Rady

I. YATES

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WZÓR ŚWIADECTWA KAPITANA ŁODZI W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

(85 mm × 54 mm, jasnoniebieskie tło)

Cechy fizyczne papieru muszą odpowiadać normom ISO 78.10.

ŚWIADECTWO KAPITANA ŁODZI W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ: A/B		WIELKA BRYTANIA	
1. xxx			
2. xxx			
3. 1.1.1996 — Wlk. Brytania — Londyn			
4. 2.1.1996			
		6.	
7. #####			
8. A B			
9. R, ton, kW, xx			
10. 1.1.2061			
11.		5. xxx	

ŚWIADECTWO KAPITANA ŁODZI DO PRZEWOZU TOWARÓW I PASAŻERÓW W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ	
1. Nazwisko posiadacza	9. — R - Radar
2. Imię (imiona)	— Wyłączna kategoria i pojemność statku (tony, kW, pasażerowie)
3. Data i miejsce urodzenia	10. Data upływu ważności
4. Data wydania świadectwa	11. Adnotacje
5. Numer wydania	Ograniczenie/ograniczenia
6. Zdjęcie posiadacza	
7. Podpis posiadacza	
8. A. Wszystkie drogi wodne z wyjątkiem Renu	
B. Wszystkie drogi wodne z wyjątkiem dróg o charakterze morskim i Renu	
	Wzór Unii Europejskiej

ZAŁĄCZNIK II

WIEDZA ZAWODOWA WYMAGANA DO UZYSKANIA ŚWIADECTWA KAPITANA ŁODZI
W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

ROZDZIAŁ A

Ogólne tematy dotyczące transportu towarów i pasażerów

CZĘŚĆ 1: ŚWIADECTWO GRUPY A

1. Żegluga

- a) Dokładna znajomość przepisów ruchu na wodach śródlądowych i morskich, zwłaszcza ECIW (Europejskiego kodu dróg śródlądowych) oraz Międzynarodowych przepisów na rzecz zapobiegania zderzeniom na morzu, w tym oznaczeń nautycznych (przeznaczenie i oznakowanie dróg wodnych);
- b) Wiedza na temat ogólnych geograficznych, hydrologicznych, meteorologicznych i morfologicznych cech głównych śródlądowych i morskich dróg wodnych;
- c) Nawigacja naziemna, w tym:
Określanie kursu, linii pozycji oraz pozycji statku, materiały i publikacje nautyczne, praca z kartą morską, znaki nautyczne i systemy znakowania, sprawdzanie kompasu i podstawy wiedzy o pływach.

2. Manewrowanie i kierowanie statkiem

- a) Kierowanie statkiem przy uwzględnieniu wpływu wiatru, prądu, siły ciągu oraz zanurzenia na ocenę należytej pływalności i stabilności;
- b) Rola i funkcjonowanie steru i śruby napędowej;
- c) Zakotwiczenie i dobijanie do wybrzeża w każdych warunkach;
- d) Manewry w śluzach i portach, manewry przy spotkaniu z innymi statkami i ich wymijaniu.

3. Budowa i stabilność statku

- a) Znajomość podstawowych zasad konstrukcji statku w szczególności pod względem bezpieczeństwa osób, załogi i statku;
- b) Podstawowa znajomość dyrektywy Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 roku w sprawie technicznych przepisów dla statków żeglugi śródlądowej⁽¹⁾;
- c) Podstawowa znajomość głównych części statku;
- d) Wiedza teoretyczna na temat zasad pływalności i stabilności oraz ich praktycznego zastosowania, zwłaszcza zdolności żeglugowej;
- e) Dodatkowe wymagania, w szczególności dodatkowy sprzęt wymagany do żeglugi morskiej.

4. Silniki

- a) Podstawowa znajomość budowy i pracy silników w celu zapewnienia ich należytego funkcjonowania;
- b) Obsługa i kontrola głównych i pomocniczych silników oraz działania podejmowane w przypadku zakłóceń w ich pracy.

5. Załadunek i wyładunek

- a) Wykorzystanie wskaźników zanurzenia;
- b) Określanie masy ładunku na podstawie świadectwa pomiaru;
- c) Załadunek i wyładunek, rozmieszczanie ładunku (plan rozmieszczenia).

(¹) Dz.U. L 301 z 29.10.1982, str. 1.

6. *Działania podejmowane w szczególnych okolicznościach:*
 - a) Zasady zapobiegania wypadkom;
 - b) Środki podejmowane w przypadku uszkodzenia, zderzenia i osadzenia na mieliźnie, w tym łatanie przecieków;
 - c) Korzystanie z aparatury i sprzętu ratowniczego;
 - d) Pierwsza pomoc w razie wypadku;
 - e) Zapobieganie pożarom oraz korzystanie ze sprzętu gaśniczego;
 - f) Zapobieganie zanieczyszczeniu wód;
 - g) Szczegółowe środki dotyczące ratowania osób, statków i ładunku na trasach morskich, zasady przeżycia w trudnych okolicznościach.

CZĘŚĆ 2: ŚWIADECTWO GRUPY B

1. *Żegluga*
 - a) Dokładna znajomość przepisów ruchu na wodach śródlądowych, zwłaszcza ECIW (Europejskiego kodu dróg śródlądowych), w tym znaczeń nautycznych (przeznaczenie i oznakowanie dróg wodnych);
 - b) Wiedza na temat ogólnych geograficznych, hydrologicznych, meteorologicznych i morfologicznych cech głównych śródlądowych dróg wodnych;
 - c) Określanie kursu, materiały i publikacje nautyczne, systemy znakowania.
2. *Manewrowanie i kierowanie statkiem*
 - a) Kierowanie statkiem przy uwzględnieniu wpływu wiatru, prądu, siły ciągu oraz zanurzenia na ocenę należytej pływalności i stabilności;
 - b) Rola i funkcjonowanie steru i śruby napędowej;
 - c) Zakotwiczenie i dobijanie do wybrzeża w każdych warunkach;
 - d) Manewry w śluzach i portach, manewry przy spotkaniu z innymi statkami i ich wymijaniu.
3. *Budowa i stabilność statku*
 - a) Znajomość podstawowych zasad konstrukcji statku w szczególności pod względem bezpieczeństwa osób, załogi i statku;
 - b) Podstawowa znajomość dyrektywy Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 roku w sprawie technicznych przepisów dla statków żeglugi śródlądowej;
 - c) Podstawowa znajomość głównych części statku;
 - d) Wiedza teoretyczna na temat zasad pływalności i stabilności oraz ich praktycznego zastosowania.
4. *Silniki*
 - a) Podstawowa znajomość budowy i pracy silników w celu zapewnienia ich należytego funkcjonowania;
 - b) Obsługa i kontrola głównych i pomocniczych silników oraz działania podejmowane w przypadku zakłóceń w ich pracy.
5. *Załadunek i wyładunek*
 - a) Wykorzystanie wskaźników zanurzenia;
 - b) Określanie masy ładunku na podstawie świadectwa pomiaru;
 - c) Załadunek i wyładunek, rozmieszczanie ładunku (plan rozmieszczenia).

6. *Działaniapodejmowane w szczególnych okolicznościach*
 - a) Zasady zapobiegania wypadkom;
 - b) Środki podejmowane w przypadku uszkodzenia, zderzenia i osadzenia na mieliźnie, w tym łatanie przecieków;
 - c) Korzystanie z aparatury i sprzętu ratowniczego;
 - d) Pierwsza pomoc w razie wypadku;
 - e) Zapobieganie pożarom oraz korzystanie ze sprzętu gaśniczego;
 - f) Zapobieganie zanieczyszczaniu wód.

ROZDZIAŁ B

Dodatkowe obowiązkowe tematy w zakresie żeglugi radarowej

- a) Znajomość teorii na temat radaru: ogólna wiedza na temat fal radioelektrycznych oraz zasad obsługi radaru;
- b) Umiejętność korzystania z radaru, interpretacja tablicy radaru, analiza informacji dostarczonych przez sprzęt i znajomość ograniczeń informacji dostarczanych przez radar;
- c) Korzystania z zakrętomierza;
- d) Znajomość zasad ECIW dotyczących żeglugi radarowej.

ROZDZIAŁ C

Dodatkowa obowiązkowa wiedza w zakresie transportu pasażerskiego

1. Podstawowa znajomość przepisów technicznych dotyczących: stabilności statków pasażerskich w przypadku uszkodzenia, podział na wodoszczelne pomieszczenia, płaszczyzna maksymalnego zanurzenia.
 2. Pierwsza pomoc w razie wypadku.
 3. Zapobieganie pożarom i sprzęt gaśniczy.
 4. Metody i sprzęt do ratowania życia.
 5. Sposoby ogólnej ochrony pasażerów, zwłaszcza w przypadku ewakuacji, uszkodzenia, zderzenia, osadzenia na mieliźnie, pożaru, wybuchu oraz w innych sytuacjach mogących wywoływać panikę.
 6. Znajomość przepisów bezpieczeństwa (wyjścia awaryjne, schodnia, korzystanie z zapasowego steru).
-