Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►**B** **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)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2018/970 z dnia 18 kwietnia 2018 r.	L 174	15	10.7.2018
►**M2**	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1668 z dnia 26 czerwca 2019 r.	L 256	1	7.10.2019
►**M3**	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1308 z dnia 28 kwietnia 2021 r.	L 284	1	9.8.2021

sprostowana przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 181 z 5.7.2019, s. 123 (2016/1629)

▼B

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

ROZDZIAŁ 1

ZAKRES STOSOWANIA, DEFINICJE I REJONY DRÓG WODNYCH

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszej dyrektywie ustanawia się:

a) wymagania techniczne niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek żeglujących po śródlądowych drogach wodnych, o których mowa w art. 4; oraz

b) klasyfikację tych śródlądowych dróg wodnych.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do następujących jednostek:

a) statków o długości (L) co najmniej 20 metrów;

b) statków, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 m^3;

c) holowników i pchaczy przeznaczonych do holowania lub pchania jednostek, o których mowa w lit. a) i b), albo urządzeń pływających lub przeznaczonych do przemieszczania takich jednostek lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;

d) statków pasażerskich;

e) urządzeń pływających.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:

a) promów;

b) okrętów wojennych;

c) statków morskich, w tym morskich holowników i pchaczy, które:

(i) pływają lub stoją w akwenach wód pływowych; lub

(ii) okresowo pływają po śródlądowych drogach wodnych,

pod warunkiem że mają one co najmniej:

▼B

— świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) lub równoważne świadectwo; świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. lub równoważne świadectwo oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973/78 r. (MARPOL),

— w przypadku statków morskich nieobjętych konwencją SOLAS, Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych z 1966 r. lub konwencją MARPOL – stosowne świadectwa i znaki wolnej burty wymagane przez przepisy ich państw bandery,

— w przypadku statków pasażerskich nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwsze – certyfikat dotyczący reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich wydany zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ([1]), lub

— w przypadku jednostek rekreacyjnych nieobjętych żadną z konwencji, o których mowa w tiret pierwszym – świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka, potwierdzające odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Artykuł 3

Definicje

Na potrzeby niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

a) „jednostka” oznacza statek lub urządzenie pływające;

b) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;

c) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych;

d) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych;

e) „pchacz” oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;

f) „statek pasażerski” oznacza statek do wycieczek jednodniowych lub statek kabinowy zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

g) „urządzenie pływające” oznacza konstrukcję pływającą, na której znajdują się urządzenia robocze, takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;

h) „instalacja pływająca” oznacza konstrukcję pływającą, z reguły nieprzeznaczoną do przemieszczania, taką jak zakład kąpielowy, dok, molo lub hangar łodzi;

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

▼B

i) „obiekt pływający” oznacza tratwę lub inne obiekty pojedynczo lub zespołowo zdolne do żeglugi, niebędące statkiem, urządzeniem pływającym ani instalacją pływającą;

j) „jednostka rekreacyjna” oznacza statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych;

k) „statek o dużej prędkości” oznacza jednostkę z napędem, która może osiągać prędkość ponad 40 km/h względem wody;

l) „wyporność” oznacza zanurzoną objętość statku w m^3;

m) „długość (L)” oznacza maksymalną długość kadłuba w metrach, bez steru i bukszprytu;

n) „szerokość (B)” oznacza maksymalną szerokość kadłuba w metrach, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);

o) „zanurzenie (T)” oznacza pionową odległość w metrach od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych stałych elementów do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;

p) „połączone śródlądowe drogi wodne” oznacza drogi wodne państwa członkowskiego połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego za pomocą śródlądowych dróg wodnych, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym lub międzynarodowym.

Artykuł 4

Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych

1. Na potrzeby niniejszej dyrektywy unijne śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się w następujący sposób:

a) rejony 1, 2, 3 i 4:

(i) rejony 1 i 2: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 1;

(ii) rejon 3: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 2;

(iii) rejon 4: wszystkie pozostałe śródlądowe drogi wodne, po których jednostki objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogą żeglować zgodnie z prawem krajowym;

b) rejon R: te spośród dróg wodnych, o których mowa w lit. a), dla których wydaje się świadectwa zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w brzmieniu tego artykułu obowiązującym w dniu 6 października 2016 r.

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących zmian załącznika I w celu zmiany klasyfikacji drogi wodnej, w tym dodania lub skreślenia dróg wodnych. Takie zmiany załącznika I mogą być dokonywane jedynie na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego dotyczący dróg wodnych znajdujących się na jego terytorium.

▼B

ROZDZIAŁ 2

ŚWIADECTWA ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

Artykuł 5

Zgodność z wymaganiami technicznymi i wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, by jednostki, o których mowa w art. 2 ust. 1, pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, były budowane i utrzymywane zgodnie z wymaganiami zawartymi w niniejszej dyrektywie.

2. Zgodność jednostki z ust. 1 jest potwierdzana za pomocą świadectwa wydanego zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 6

Unijne świadectwa zdolności żeglugowej

1. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej są wydawane przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie, wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, sprawdzają, czy danej jednostce nie wydano już ważnego świadectwa, o którym mowa w art. 7.

2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.

3. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.

4. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest jednostkom po inspekcji technicznej przeprowadzonej przed dopuszczeniem danej jednostki do eksploatacji; inspekcja ta ma na celu sprawdzenie, czy jednostka spełnia wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.

5. Zgodność jednostki z dodatkowymi wymaganiami, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2, jest sprawdzana, w stosownych przypadkach, podczas inspekcji technicznych przewidzianych w ust. 4 niniejszego artykułu i w art. 29 lub podczas inspekcji technicznej przeprowadzanej na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela.

6. Procedury składania wniosków o przeprowadzenie inspekcji oraz określania miejsca i terminu inspekcji leżą w zakresie kompetencji właściwych organów wydających unijne świadectwo zdolności żeglugowej. Właściwy organ określa dokumenty, które należy przedłożyć. Procedura musi przebiegać w taki sposób, aby inspekcja mogła się odbyć w rozsądnym terminie po złożeniu wniosku.

▼B

7. Na wniosek właściciela jednostki lub jego przedstawiciela właściwe organy państwa członkowskiego wydają unijne świadectwo zdolności żeglugowej jednostce niepodlegającej przepisom niniejszej dyrektywy, jeżeli ta jednostka spełnia wymagania określone w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 7

Obowiązek posiadania świadectwa

Jednostki pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii, o których mowa w art. 4, muszą posiadać oryginały następujących dokumentów:

a) podczas pływania po drogach wodnych rejonu R:

— świadectwo wydane zgodnie z art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie; albo

— unijne świadectwo zdolności żeglugowej poświadczające całkowitą zgodność jednostki, w odpowiednich przypadkach na podstawie przepisów przejściowych załącznika II do niniejszej dyrektywy w odniesieniu do jednostek żeglujących po Renie (rejon R), z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy, w przypadku których stwierdzono równoważność z wymaganiami technicznymi określonymi w zastosowaniu zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie zgodnie z obowiązującymi zasadami i procedurami;

b) podczas pływania po innych drogach wodnych – unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, w tym, w odpowiednich przypadkach, wszelkie uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z art. 8 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 8

Uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej

1. Jednostki posiadające ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej lub świadectwo wydane na podstawie art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie otrzymują uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy.

2. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II i wydawane przez właściwe organy z zachowaniem warunków określonych dla danych dróg wodnych.

Artykuł 9

Tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej

1. Właściwe organy państw członkowskich mogą wydawać tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej:

a) jednostkom, które za zgodą właściwego organu mają odbyć podróż do określonego miejsca w celu uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej;

▼B

b) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej zostało utracone, uszkodzone lub tymczasowo cofnięte, jak określono w art. 13 i 15 lub w załącznikach II i V;

c) jednostkom, których unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest w trakcie przygotowywania po przeprowadzonej pozytywnie inspekcji;

d) jednostkom, w przypadku których nie są spełnione wszystkie warunki wymagane do uzyskania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie z załącznikami II i V;

e) jednostkom uszkodzonym w takim stopniu, że przestały być zgodne ze swoim unijnym świadectwem zdolności żeglugowej;

f) instalacjom pływającym lub obiektom pływającym, w przypadku gdy organy właściwe do spraw specjalnych operacji transportowych uzależniły wydanie zgody na przeprowadzenie transportu specjalnego od uzyskania takiego tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami organu administracji żeglugi państw członkowskich;

g) jednostkom korzystającym z odstępstwa od załączników II i V, zgodnie z art. 25 i 26 niniejszej dyrektywy, w oczekiwaniu na przyjęcie odpowiednich aktów wykonawczych.

2. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane wyłącznie w przypadku, gdy zdolność żeglugowa jednostki, instalacji pływającej lub obiektu pływającego zdaje się dostatecznie zapewniona. Jest ono sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II.

3. Tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zawiera warunki uznane za niezbędne przez właściwy organ i obowiązuje:

a) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. a), d), e) i f) - na jednorazowy konkretny przejazd, który ma się odbyć w dogodnym terminie, nieprzekraczającym jednego miesiąca;

b) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) - przez stosowny okres;

c) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. g) - przez okres sześciu miesięcy; tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej może być przedłużane za każdym razem o okresy sześciomiesięczne aż do przyjęcia odpowiedniego aktu wykonawczego.

Artykuł 10

Ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej wydanych nowo zbudowanym jednostkom określa właściwy organ; okres ten wynosi nie więcej niż:

a) pięć lat w przypadku statków pasażerskich i statków o dużej prędkości;

b) dziesięć lat w przypadku wszystkich innych jednostek.

Okres ważności wskazuje się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

▼B

2. W przypadku jednostek dopuszczonych do eksploatacji przed przeprowadzeniem inspekcji technicznej właściwy organ określa okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej indywidualnie w każdym przypadku, stosownie do wyników inspekcji. Okres ważności nie może jednak przekroczyć okresów określonych w ust. 1.

Artykuł 11

Wyjątkowe przedłużenie ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Ważność unijnego świadectwa zdolności żeglugowej może zostać wyjątkowo przedłużona bez inspekcji technicznej o okres nieprzekraczający sześciu miesięcy zgodnie z załącznikami II i V przez właściwy organ, który wydał lub odnowił to świadectwo. Przedłużenie ważności jest odnotowywane w tym świadectwie.

Artykuł 12

Odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest odnawiane po upływie okresu ważności zgodnie z warunkami określonymi w art. 6, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej mogą być odnawiane przez dowolny właściwy organ notyfikowany Komisji na podstawie art. 6 ust. 3.

2. W razie odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej do jednostek stosuje się przepisy przejściowe przewidziane w załączniku II, na warunkach określonych w tym załączniku.

Artykuł 13

Wymiana unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Każde państwo członkowskie określa warunki wymiany ważnego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które zostało utracone lub uszkodzone. Warunki te wymagają, aby jednostka ubiegająca się o wymianę świadectwa w razie jego utraty przedłożyła oświadczenie o utracie świadectwa, a w razie jego uszkodzenia – zwróciła uszkodzone świadectwo. Na wymienionym świadectwie wskazuje się, że jest to duplikat.

Artykuł 14

Znaczące zmiany lub znaczące naprawy jednostki

W przypadku znaczących zmian lub znaczących napraw, które mają wpływ na zgodność jednostki z wymogami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, dotyczącymi stabilności jej konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech, jednostka ta jest ponownie poddawana, przed odbyciem następnego rejsu, inspekcji technicznej przewidzianej w art. 6.

▼B

Po tej inspekcji istniejące unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zmieniane w celu odzwierciedlenia zmienionych parametrów technicznych jednostki lub świadectwo to zostaje cofnięte i wydawane jest nowe świadectwo. Jeżeli nowe świadectwo jest wydawane w państwie członkowskim innym niż to, które wydało lub odnowiło pierwotne świadectwo, właściwy organ, który wydał lub odnowił świadectwo, jest odpowiednio informowany w ciągu 30 dni od daty wydania nowego świadectwa.

Artykuł 15

Odmowa wydania lub odnowienia oraz cofnięcie unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Decyzja o odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zawiera uzasadnienie. Decyzja jest doręczana właścicielowi jednostki lub jego przedstawicielowi wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej oraz o terminach mających zastosowanie w danym państwie członkowskim.

2. Ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej może zostać cofnięte przez właściwy organ, który je wydał lub odnowił, jeżeli jednostka przestała spełniać wymagania techniczne w nim określone.

Artykuł 16

Uznawanie świadectw żeglugowych jednostek wydanych w państwach trzecich

W oczekiwaniu na wejście w życie umów o wzajemnym uznawaniu świadectw żeglugowych między Unią a państwami trzecimi właściwe organy państwa członkowskiego mogą uznać świadectwa żeglugowe jednostek wydane w państwach trzecich do celów żeglugi w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego.

Artykuł 17

Rejestr świadectw

Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy prowadziły rejestr wszystkich świadectw, które organy te wydały lub odnowiły na podstawie art. 6, 8, 9 i 12. Rejestr ten zawiera informacje zawarte we wzorze świadectwa określonym w załączniku II.

ROZDZIAŁ 3

IDENTYFIKACJA STATKÓW, INSPEKCJE I ZMIENIONE WYMAGANIA TECHNICZNE

Artykuł 18

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku

1. Państwa członkowskie zapewniają, by każdej jednostce był nadawany jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), zgodnie z załącznikami II i V.

▼B

2. Każdej jednostce jest nadawany tylko jeden ENI, który nie zmienia się podczas całego cyklu życia jednostki.

3. Wydając unijne świadectwo zdolności żeglugowej, właściwy organ zamieszcza na nim ENI.

4. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do nadawania ENI i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów na odpowiedniej stronie internetowej.

Artykuł 19

Europejska baza danych o jednostkach pływających

1. Komisja prowadzi EHDB w celu wspierania środków administracyjnych służących zachowaniu bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w celu zapewnienia stosowania niniejszej dyrektywy.

Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez państwa członkowskie odbywa się zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ([1]).

Wszelkie przetwarzanie danych osobowych przez Komisję odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]).

2. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku każdej jednostki właściwe organy niezwłocznie wprowadzały do prowadzonej przez Komisję EHDB:

a) dane identyfikujące i opisujące tę jednostkę zgodnie z niniejszą dyrektywą;

b) dane dotyczące wydanych, odnowionych, wymienionych lub cofniętych certyfikatów, a także dotyczące właściwego organu wydającego certyfikat zgodnie z niniejszą dyrektywą;

c) kopie cyfrowe wszystkich świadectw wydanych przez właściwe organy zgodnie z niniejszą dyrektywą;

d) dane dotyczące odrzuconych lub jeszcze nierozpatrzonych wniosków o wydanie świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą; oraz

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

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

▼B

e) wszelkie zmiany danych, o których mowa w lit. a)–d).

3. Dane, o których mowa w ust. 2, mogą być przetwarzane przez właściwe organy państw członkowskich, Umawiające się Strony zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie oraz państwa trzecie, którym powierzono zadania związane ze stosowaniem niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), w następujących celach:

a) stosowania niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2005/44/WE;

b) zapewnienia zarządzania ruchem na drogach wodnych oraz infrastrukturą;

c) utrzymania lub wzmacniania bezpieczeństwa żeglugi;

d) gromadzenia danych statystycznych.

4. Właściwy organ państwa członkowskiego może przekazać dane osobowe państwu trzeciemu lub organizacji międzynarodowej, pod warunkiem że czyni to jedynie w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach i że spełniono wymogi rozporządzenia (UE) 2016/679, a w szczególności te określone w jego rozdziale V. Państwa członkowskie zapewniają, aby przekazanie danych osobowych było konieczne dla celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Państwa członkowskie zapewniają, by dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną, pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez właściwy organ państwa członkowskiego.

5. Komisja może, w indywidualnie rozpatrywanych przypadkach, przekazywać dane osobowe organowi państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej lub udzielać im dostępu do EHDB, pod warunkiem że takie przekazanie lub dostęp są konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, oraz spełniono wymagania art. 9 rozporządzenia (WE) nr 45/2001. Komisja zapewnia, by przekazanie danych osobowych lub dostęp do nich były konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Komisja zapewnia, aby dane te nie były przekazywane przez państwo trzecie ani organizację międzynarodową innemu państwu trzeciemu lub innej organizacji międzynarodowej, chyba że za wyraźną, pisemną zgodą i po spełnieniu warunków określonych przez Komisję.

6. Właściwy organ zapewnia, aby dane dotyczące jednostki pływającej były usuwane z bazy danych, o której mowa w ust. 1, kiedy jednostka ta zostanie zezłomowana.

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu uszczegółowienia:

a) danych, które mają być wprowadzone do bazy danych przez państwa członkowskie;

b) rodzajów dozwolonego dostępu, z uwzględnieniem kategorii odbiorców danych i celów przetwarzania takich danych, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu;

([1]) Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152).

▼B

c) instrukcji dotyczących użytkowania i eksploatacji bazy danych, w szczególności w odniesieniu do środków w zakresie bezpieczeństwa danych, kodowania i przetwarzania danych oraz łączenia bazy danych z rejestrami, o których mowa w art. 17.

Artykuł 20

Przeprowadzanie inspekcji technicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, by właściwe organy, o których mowa w ust. 3, przeprowadzały początkowe, okresowe, specjalne i dobrowolne inspekcje, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

2. Te właściwe organy mogą odstąpić od poddania danej jednostki inspekcji technicznej w całości lub w części, jeżeli z ważnego poświadczenia zgodności wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną zgodnie z art. 21 wyraźnie wynika, że jednostka ta spełnia w pełni lub częściowo wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.

3. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący jego właściwe organy, które są odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji technicznych i powiadamia o nim Komisję, jak również o wszelkich zmianach w tym wykazie. Komisja prowadzi zaktualizowany wykaz właściwych organów i organów inspekcyjnych na odpowiedniej stronie internetowej.

4. Każde państwo członkowskie przestrzega wymagań szczegółowych dotyczących organów inspekcyjnych i wniosku o przeprowadzenie inspekcji, określonych w załącznikach II i V.

Artykuł 21

Uznawanie instytucji klasyfikacyjnych

1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu uznania instytucji klasyfikacyjnej, która spełnia kryteria wymienione w załączniku VI, lub w celu cofnięcia uznania, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Wniosek o uznanie jest przekazywany Komisji przez państwo członkowskie, w którym dana instytucja klasyfikacyjna ma swoją siedzibę lub posiada podmiot zależny uprawniony do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie przez daną jednostkę wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wraz z przedmiotowym wnioskiem przekazuje się wszelkie informacje oraz dokumentację wymaganą do sprawdzenia, czy spełnione są kryteria uznania.

3. Każde państwo członkowskie może przekazać Komisji wniosek o cofnięcie uznania, jeżeli uzna, że dana instytucja klasyfikacyjna przestała spełniać kryteria określone w załączniku VI. Wniosek o cofnięcie uznania przekazuje się wraz z dokumentacją dowodową.

4. Instytucje klasyfikacyjne, które do dnia 6 października 2016 r. zostały uznane zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE, zachowują to uznanie.

▼B

5. Komisja publikuje po raz pierwszy w terminie do dnia 7 października 2017 r., a następnie aktualizuje na odpowiedniej stronie internetowej wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich zmianach nazw lub adresów instytucji klasyfikacyjnych, w odniesieniu do których wystąpiły o uznanie.

Artykuł 22

Kontrola zgodności

1. Państwa członkowskie zapewniają, by ich właściwe organy mogły w dowolnym czasie skontrolować, czy jednostka posiada ważne świadectwo zgodnie z art. 7 i spełnia wymagania dla wydania takiego świadectwa.

W przypadku niezgodności z tymi wymaganiami właściwe organy podejmują odpowiednie środki zgodnie z ust. 2–5 niniejszego artykułu. Żądają one również, by właściciel jednostki lub jego przedstawiciel podjął wszelkie środki niezbędne do naprawienia zaistniałej sytuacji w terminie określonym przez właściwe organy.

Właściwy organ, który wydał świadectwo znajdujące się na jednostce, jest informowany o takich niezgodnościach w ciągu siedmiu dni od kontroli.

2. W przypadku nieposiadania ważnego świadectwa można wstrzymać wykonywanie rejsu przez jednostkę.

3. Jeżeli w trakcie kontroli właściwe organy ustalą, że jednostka stanowi oczywiste zagrożenie dla osób znajdujących się na jej pokładzie, dla środowiska lub dla bezpieczeństwa żeglugi, mogą one wstrzymać wykonywanie rejsu przez tę jednostkę do czasu podjęcia kroków niezbędnych do naprawienia zaistniałej sytuacji.

Właściwe organy mogą również określić proporcjonalne środki, które umożliwią bezpieczną kontynuację rejsu przez jednostkę, w stosownych przypadkach po zakończeniu operacji transportowych, do miejsca, gdzie zostanie ona poddana inspekcji lub naprawiona.

4. Państwo członkowskie, które wstrzymało wykonywanie rejsu przez jednostkę lub zawiadomiło właściciela jednostki lub jego przedstawiciela o zamiarze takiego wstrzymania, jeżeli stwierdzone usterki nie zostaną naprawione, zawiadamia, w ciągu siedmiu dni, o decyzji, jaką podjęło lub zamierza podjąć, właściwy organ państwa członkowskiego, który wydał jednostce świadectwo lub jako ostatni je odnowił.

5. Decyzja o przerwaniu rejsu jednostki podjęta w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy zawiera szczegółowe uzasadnienie. Taka decyzja jest niezwłocznie doręczana zainteresowanej stronie wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej przysługującej tej stronie zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym państwie członkowskim oraz o jej terminach.

Artykuł 23

Zmiana wymagań technicznych w odniesieniu do niektórych rejonów

1. Państwa członkowskie mogą, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z wymaganiami zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie, przyjąć dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, dla jednostek pływających

▼B

po drogach wodnych rejonów 1 i 2 w obrębie ich terytorium. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.

2. Każde państwo członkowskie może utrzymać dodatkowe wymagania techniczne, wykraczające poza wymagania, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych rejonu 3. Takie dodatkowe wymagania obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku III.

3. W przypadku gdyby stosowanie przepisów przejściowych, o których mowa w załączniku II, spowodowało obniżenie poziomu istniejących krajowych norm bezpieczeństwa, państwo członkowskie może odstąpić od stosowania tych przepisów przejściowych w odniesieniu do statków pasażerskich pływających po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych. W takich okolicznościach dane państwo członkowskie może wymagać, począwszy od dnia 30 grudnia 2008 r., aby takie statki pasażerskie pływające po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych spełniały w pełni wymagania techniczne, o których mowa w załącznikach II i V.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić na częściowe stosowanie wymagań technicznych lub ustanowić wymagania techniczne łagodniejsze od wymagań, o których mowa w załącznikach II i V, w odniesieniu do jednostek pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonów 3 i 4 w obrębie ich terytorium. Złagodzone wymagania techniczne lub częściowe stosowanie wymagań technicznych obejmują jedynie elementy wymienione w załączniku IV.

5. W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje ust. 1, 2, 3 lub 4, powiadamia o tym Komisję co najmniej sześć miesięcy przed przewidywanym terminem rozpoczęcia stosowania. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu zatwierdzenia dodatkowych wymagań technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

6. Zgodność ze zmienionymi wymaganiami technicznymi zgodnie z ust. 1, 2, 3 i 4 jest wskazywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

Artykuł 24

Odstępstwa dla określonych kategorii jednostek

1. Utrzymując odpowiedni poziom bezpieczeństwa, państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwa od całości lub części niniejszej dyrektywy w przypadku:

a) jednostek pływających po niepołączonych śródlądowych drogach wodnych;

b) jednostek o nośności nieprzekraczającej 350 ton lub jednostek nieprzeznaczonych do transportu towarów, o wyporności mniejszej niż 100 m^3, które zostały zwodowane przed dniem 1 stycznia 1950 r. i pływają wyłącznie na ich terytorium.

▼B

2. Bez uszczerbku dla zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie państwa członkowskie mogą zezwolić – w odniesieniu do żeglugi na ich terytorium – na odstępstwa od niniejszej dyrektywy w przypadku jednostki dokonującej ograniczonej liczby rejsów o zasięgu lokalnym lub w obszarach portowych. Te odstępstwa oraz rejsy lub obszary, których one dotyczą, są określane w świadectwie jednostki.

3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 25

Stosowanie nowych technologii i odstępstwa dla konkretnych jednostek

1. Aby zachęcać do innowacji i stosowania nowych technologii w żegludze śródlądowej, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych dopuszczających odstępstwa lub uznających równoważność specyfikacji technicznych dla konkretnych jednostek w odniesieniu do:

a) wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej uznających stosowanie lub obecność na pokładzie jednostki innych materiałów, instalacji lub elementów sprzętu lub przyjęcie rozwiązań lub aspektów projektowych innych niż ujęte w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa;

b) wydawania na ograniczony okres unijnych świadectw zdolności żeglugowej do celów testowych, które obejmować będą nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od wymagań w załącznikach II i V, pod warunkiem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa oraz uznania równoważności, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 26

Utrudnienia

1. Po utracie mocy przez przepisy przejściowe dotyczące wymagań technicznych określonych w załączniku II Komisja może przyjąć akty wykonawcze dopuszczające odstępstwa od wymagań technicznych określonych w tym załączniku, które były przedmiotem tych przepisów przejściowych, jeżeli spełnienie tych wymagań jest trudne z technicznego punktu widzenia lub gdyby ich stosowanie mogło spowodować nieproporcjonalne koszty.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 33 ust. 2.

2. Właściwe organy państwa członkowskiego wskazują w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej wszelkie mające zastosowanie odstępstwa, o których mowa w ust. 1.

▼B

Artykuł 27

Rejestr sprzętu posiadającego homologację typu

Komisja publikuje na odpowiedniej stronie internetowej rejestr sprzętu posiadającego homologację typu zgodnie z załącznikami II i V.

ROZDZIAŁ 4

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 28

Przepisy przejściowe dotyczące stosowania dokumentów

▼C1

Dokumenty objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed dniem 6 października 2018 r. pozostają ważne do utraty ich ważności.

▼B

Artykuł 29

Jednostki wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 82/714/EWG

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest wydawane jednostkom wyłączonym z zakresu stosowania dyrektywy Rady 82/714/EWG ([1]), ale objętym niniejszą dyrektywą zgodnie z art. 2 ust. 1 niniejszej dyrektywy, po inspekcji technicznej, której celem jest sprawdzenie, czy dana jednostka jest zgodna z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V do niniejszej dyrektywy. Ta inspekcja techniczna jest przeprowadzana po wygaśnięciu aktualnego świadectwa danej jednostki, a w każdym razie nie później niż w dniu 30 grudnia 2018 r.

2. Każda niezgodność z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V, jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. O ile właściwe organy uznają, że usterki te nie stanowią oczywistego zagrożenia, jednostki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, mogą dalej pływać do czasu, aż części lub obszary jednostki wymienione w świadectwie jako niezgodne z tymi wymaganiami zostaną wymienione lub przerobione; od tego momentu te części lub obszary muszą być zgodne z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V.

3. Wymiana podczas rutynowych napraw i konserwacji istniejących części na części identyczne lub o równoważnej technologii i wzorze nie jest uważana za wymianę lub przerobienie w rozumieniu ust. 2.

4. Domniemywa się, że wystąpiło oczywiste zagrożenie w rozumieniu ust. 2 niniejszego artykułu w szczególności w przypadku naruszenia wymagań dotyczących stabilności konstrukcji, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danej jednostki, zgodnie z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załącznikach II i V.

([1]) Dyrektywa Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 301 z 28.10.1982, s. 1).

▼B

Odstępstw przewidzianych w wymaganiach technicznych, o których mowa w załącznikach II i V, nie uznaje się za usterki stanowiące oczywiste zagrożenie.

Artykuł 30

Przepisy przejściowe dotyczące wymagań o charakterze czasowym na mocy dyrektywy 2006/87/WE

Wymagania o charakterze czasowym przyjęte zgodnie z art. 1.06 załącznika II do dyrektywy 2006/87/WE pozostają w mocy aż do ich wygaśnięcia.

Artykuł 31

Zmiany w załącznikach

1. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 32, aby dokonać zmian załącznika II w celu aktualizacji, bez zbędnej zwłoki, odesłania do najbardziej aktualnej wersji normy ES-TRIN oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, w przypadkach odpowiednio uzasadnionych właściwą analizą oraz w braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany w procesie decyzyjnym CESNI byłyby niekorzystne dla interesów Unii, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dokonywania zmian załącznika II poprzez ustanowienie odpowiednich wymagań technicznych.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załączników III i IV do postępu naukowego i technicznego.

4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika V w celu aktualizacji i usprawnienia przepisów administracyjnych.

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 dotyczących dostosowania załącznika VI w celu zmiany kryteriów uznawania instytucji klasyfikacyjnych, tak aby zapewnić bezpieczeństwo żeglugi.

6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 32 w celu zaktualizowania odesłań w niniejszej dyrektywie do określonych przepisów w załącznikach II i V, tak aby uwzględnić dokonane zmiany tych załączników.

▼B

Artykuł 32

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4, 19 i 31, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 października 2016 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 19 i 31, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4, 19 i 31 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 33

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG ([1]) (zwany dalej „komitetem”). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

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

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

▼B

Artykuł 34

Przegląd

Przed dniem 7 października 2021 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające skuteczność środków wprowadzonych na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do harmonizacji wymagań technicznych i opracowywania norm technicznych żeglugi śródlądowej. Sprawozdanie to zawiera również przegląd mechanizmów współpracy z międzynarodowymi organizacjami właściwymi w dziedzinie żeglugi śródlądowej. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy w celu dalszego usprawnienia współpracy i koordynacji w zakresie ustanawiania norm, do których mogą odsyłać akty prawne Unii. Komisja przedstawia podobne sprawozdanie po wszelkich istotnych zmianach sytuacji w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

Artykuł 35

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują działania niezbędne do ich egzekwowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 36

Zmiany w dyrektywie 2009/100/WE

W dyrektywie 2009/100/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 1*

Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków wykorzystywanych do transportu towarów śródlądowymi drogami wodnymi, o całkowitej nośności co najmniej 20 ton metrycznych:

a) o długości mniejszej niż 20 metrów; oraz

b) dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi mniej niż 100 m^3.

Niniejsza dyrektywa nie narusza przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie ani Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN).”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby statki przewożące towary niebezpieczne, określone w ADN, spełniały wymogi ustanowione w tym porozumieniu. Mogą one wymagać przedstawienia dowodu w postaci upoważnienia przewidzianego w tym porozumieniu.”;

▼B

b) ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Specjalne warunki transportu towarów niebezpiecznych są uważane za spełnione na wszystkich wodach śródlądowych Wspólnoty, w przypadku gdy statki spełniają wymogi ADN. Odpowiednim dowodem spełnienia tych wymogów może być upoważnienie, o którym mowa w ust. 4.”.

Artykuł 37

Transpozycja

1. Bez uszczerbku dla art. 40 państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 7 października 2018 r.; przepisy te stosuje się od tej daty. Niezwłocznie powiadamiają one o tym Komisję.

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. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

3. Państwo członkowskie, które w wyniku odstępstw przyznanych zgodnie z art. 24 ust. 1 i 2, nie posiada jednostek podlegających przepisom niniejszej dyrektywy pływających po jego drogach wodnych, nie jest zobowiązane do transpozycji rozdziału 2, art. 18 ust. 3, art. 20 i 21.

Artykuł 38

Uchylenie

Dyrektywa 2006/87/WE traci moc ze skutkiem od dnia 7 października 2018 r.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VII.

Artykuł 39

Wejście w życie

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

Artykuł 40

Adresaci

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich, z wyjątkiem Danii, Estonii, Irlandii, Grecji, Hiszpanii, Cypru, Łotwy, Malty, Portugalii, Słowenii i Finlandii.

▼B

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I:	Wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2 i 3
Załącznik II:	Minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4
Załącznik III:	Zakres możliwych dodatkowych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2 oraz niepołączonych śródlądowych drogach wodnych rejonu 3
Załącznik IV:	Zakres możliwego złagodzenia wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 3 i 4
Załącznik V:	Szczegółowe przepisy proceduralne
Załącznik VI:	Instytucje klasyfikacyjne
Załącznik VII:	Tabela korelacji

▼M3

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH UNII PODZIELONYCH GEOGRAFICZNIE NA REJONY 1, 2 i 3

ROZDZIAŁ 1

Rejon 1

Francja

W dolnym biegu od granicy wód morskich w ujściach Sekwany, Loary, Żyrondy i Rodanu

Niemcy

Ems	Od linii łączącej dawną latarnię morską Greetsiel i molo zachodnie przy wejściu do portu w Eemshaven w kierunku otwartego morza do szerokości geograficznej 53°30′ N i długości geograficznej 6°45′ E, tzn. nieznacznie w kierunku morza od rejonu przeładunkowego dla jednostek do przewozu ładunków suchych w Alte Ems ([1])

([1]) W przypadku statków, których port macierzysty znajduje się gdzie indziej, należy uwzględnić art. 32 Traktatu o współpracy Ems-Dollart z dnia 8 kwietnia 1960 r. (BGBl. 1963 II, s. 602).

Polska

Część Zatoki Pomorskiej na południe od linii łączącej Północny Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze.

Część Zatoki Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtijsk.

Szwecja

Jezioro Wener, od południa ograniczone równoleżnikiem stawy Bastungsgrunden.

Jezioro Vättern

Brofjorden – Donsö

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 2 lub 3 oraz linią od najbardziej wysuniętego na południe punktu Grötö przez najbardziej wysunięty na zachód punkt Gåsö; najbardziej wysunięty na północ punkt Hermanö; Hermanö huvud (cypel Hermanö); Vedholmen; Danholmen; środek Mollön; latarnię Räbbehuvud; dolną latarnię Sankt Olov; najbardziej wysunięty w kierunku południowo-wschodnim punkt Flatholmen; latarnię Åstol; latarnię Marstrand; latarnię Sälö; dolną latarnię Kågholmen; latarnię Tynneskär; latarnię Buskärs Knöte; oraz górną latarnię Rivö do latarni Rivö.

Północny Öregrundsgrepen

Obszar między lądem stałym a Gräsö, ograniczony na północy równoleżnikiem przebiegającym przez latarnię Engelska grundet, a na południu południkiem przebiegającym przez górną latarnię główną Öregrund.

Söderarm – Sandhamn

Obszar ograniczony granicami rejonu 2 oraz linią od latarni głównej Tyvö przez latarnię Söderarm; górną latarnię główną stacji pilotowej Söderarm; oraz latarnię Prästkobben do stawy Corsö.

Jungfrufjärden

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 2 oraz linią od najbardziej wysuniętego na zachód punktu Nämdö przez najbardziej wysunięty na zachód punkt Mörtö-Bunsö do stawy Ornöhuvud.

▼M3

Mysingen – Landsort

Obszar ograniczony granicami rejonu 2 oraz linią od latarni Utö przez najbardziej wysunięty na południe punkt Nåttarö; latarnię Måsknuv; oraz latarnię Viksten do latarni Landsort.

Landsort – Arkö

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 2 lub 3 oraz linią biegnącą od latarni Landsort przez najbardziej wysunięty na południe punkt Enskär i latarnię Norra Kränkan do Marö kupa.

Zatoka Valdemarsviken i archipelag Gryt

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 2 oraz linią od stawy Gubbö kupa przez latarnię Häradsskär i latarnię Hägerökarten do najbardziej wysuniętego na południe punktu Kvädö.

Północna część cieśniny Kalmarskiej – Västervik

Obszar ograniczony lądem stałym i linią biegnącą od Hallmare Skackel przez latarnię Aleskär; latarnię Idö; latarnię Idö Stångskär; latarnię Strupö Ljungskär, punkt N 57 20,0 E016 48,0; oraz zachodnią pławę kardynalną Enerumsgrund do najbardziej wysuniętego na północ punktu Öland i dalej przez północno-zachodnie wybrzeże Öland, a na południu równoleżnikiem N 56 51,00.

Południowa część cieśniny Kalmarskiej

Obszar między lądem stałym a Öland, ograniczony na północy linią od punktu Dunö (w części kontynentalnej) do Beijerhamn na Öland, a na południu równoleżnikiem N 56 15,00.

Rejon 2

Republika Czeska

Jezioro zapory Lipno

Niemcy

Ems	Od linii przecinającej Ems w okolicy wejścia do portu w Papenburgu pomiędzy przepompownią w Diemen i otwarciem wału ochronnego w Halte do linii łączącej dawną latarnię morską Greetsiel i nabrzeże zachodnie przy wejściu do portu w Eemshaven
Jade	W obrębie linii łączącej dawną latarnię Schillig i wieżę kościelną w Langwarden
Wezera	Od północno-zachodniej krawędzi mostu kolejowego w Bremie do linii łączącej wieże kościołów w Langwarden i Cappel, wraz z odgałęzieniami Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm i Schweiburg
Łaba wraz z Bützflether Süderelbe (od 0,69 km do ujścia do Łaby), Ruthenstrom (od 3,75 km do ujścia do Łaby), Wischhafener Süderelbe (od 8,03 km do ujścia do Łaby)	Od dolnej granicy portu w Hamburgu do linii łączącej stawę Döse i zachodnią krawędź wału ochronnego Friedrichskoog (Dieksand) wraz z odnogą Nebenelbe oraz dopływami: Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau i Stör (w każdym przypadku od ujścia do zapory wodnej)

▼M3

Zatoka Meldorfer Bucht	W obrębie linii łączącej zachodnią krawędź wału ochronnego Friedrichskoog (Dieksand) i główkę pirsu zachodniego w Büsum
Eider	Od ujścia kanału Gieselau (22,64 km) do linii łączącej środek fortecy („Tränke”) z wieżą kościelną w Vollerwiek
Kanał Gieslau	Od ujścia do Eider do ujścia do Kanału Kiloń-skiego
Flensburger Förde	W obrębie linii łączącej latarnię morską Kegnäs i Birknack i na północ od granicy niemiecko-duńskiej w zatoce Flensburger Förde
Schlei	W obrębie linii pomiędzy główkami pirsu Schleimünde
Zatoka Eckernförder Bucht	W obrębie linii łączącej Bocknis-Eck i północno-wschodni koniec stałego lądu w Dänisch Nienhof
Kieler Förde	W obrębie linii łączącej latarnię morską w Bülk i pomnik ku czci marynarzy w Laboe
Kanał Kiloński wraz z jezio-rami Audorfer See i Schir-nauer See	Od linii łączącej główki pirsu w Brunsbüttel aż do linii łączącej światła wejściowe Kiel-Holtenau, wraz z jeziorem Obereidersee z cieśniną, jeziorem Audorfer See, jeziorem Borgstedter See z cieśniną, jeziorem Schirnauer See, jeziorem Flemhuder See oraz Achterwehrer Kanal
Trave	Od północno-zachodniej krawędzi zwodzonego mostu kolejowego w Lubece wraz z Pötenitzer Wiek oraz jezioro Dassower See aż do linii łączącej południową wewnętrzną i północną zewnętrzną główkę pirsu w Travemünde
Leda	Od wejścia do portu zewnętrznego śluzy morskiej Leer do ujścia do Eems
Hunte	Od portu Oldenburg i od 140 m w dół rzeki poniżej mostu Amalienbrücke w Oldenburgu do ujścia do Wezery
Lesum	Od zbiegu Hamme i Wümme (0,00 km) do ujścia do Wezery
Este	Od dolnych wód śluzy Buxtehude (0,25 km) do ujścia do Łaby
Lühe	Od dolnych wód Au-Mühle w Horneburgu (0,00 km) do ujścia do Łaby
Schwinge	Od północnej krawędzi śluzy Salztor w Stade do ujścia do Łaby

▼M3

Oste	Od punktu położonego w odległości 210 m ponad linią środkową mostu drogowego nad zaporą na Oste (69,360 km) do ujścia do Łaby
Pinnau	Od południowo-zachodniej krawędzi mostu kolejowego w Pinnebergu do ujścia do Łaby
Krückau	Od południowo-zachodniej krawędzi mostu leżącego w ciągu ulicy Wedenkamp w Elmshorn do ujścia do Łaby
Stör	Od pływomierza Rensing do ujścia do Łaby
Freiburger Hafenpriel	Od wschodniej krawędzi śluzy we Freiburgu nad Łabą aż do ujścia do Łaby
Zatoka Wismarbucht, jezioro Kirchsee, Breitling, Salzhaff i teren portu w Wismarze	W kierunku morza aż do linii poprowadzonej pomiędzy Hoher Wieschendorf Huk i latarnią morską Timmendorf i pomiędzy linią łączącą latarnię morską Gollwitz na wyspie Poel i południowy kraniec półwyspu Wustrow
Warnow z Breitling i odgałęzieniami	W dół rzeki od Mühlendamm od północnej krawędzi mostu Geinitzbrücke w Rostocku w kierunku morza aż do linii łączącej północne punkty pirsu zachodniego i wschodniego w Warnemünde
Wody ograniczone lądem stałym oraz półwyspami Darß i Zingst oraz wyspy Hiddensee i Rugia (w tym teren portu w Stralsundzie) Kleine Jasmunder Bodden	W kierunku morza zawarte pomiędzy: półwyspem Zingst i wyspą Bock: aż do szerokości geograficznej 54°26′42″ N, wyspami Bock i Hiddensee: aż do linii łączącej północny kraniec wyspy Bock i południowy kraniec wyspy Hiddensee, wyspą Hiddensee i Rugią (Bug): aż do linii łączącej południowo-wschodni kraniec Neubessin i Buger Haken
Greifswalder Bodden	W kierunku morza aż do linii poprowadzonej od wschodniego krańca Thiessower Haken (Südperd) do wschodniego krańca wyspy Ruden i dalej do północnego krańca wyspy Uznam (54° 10′ 37″ N, 13° 47′ 51″ E)
Ryck	Na wschód od mostu Steinbecker w Greifswaldzie do linii łączącej główki falochronów
Wody ograniczone lądem stałym oraz wyspą Uznam (Peenestrom z terenem portu w Wolgast, Achterwasser i Zalewem Szczecińskim)	Na wschód aż do granicy z Rzeczpospolitą Polską na Zalewie Szczecińskim
Uecker	Od południowo-zachodniego krańca mostu drogowego w Uekermünde do linii łączącej główki mola

Uwaga: W przypadku statków, których port macierzysty znajduje się w innym państwie, należy uwzględnić art. 32 Traktatu o współpracy Ems-Dollart z dnia 8 kwietnia 1960 r. (BGBl. 1963 II, s. 602).

▼M3

Francja

Żyronda od punktu kilometrowego (PK 48,50) do położonej w dolnym biegu części cypla Ile de Patiras, do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe de Grave i Pointe de Suzac;

Loara od Cordemais (PK 25) do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe de Mindin i Pointe de Penhoët;

Sekwana od początku kanału Tancarville do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Cape Hode na prawym brzegu i punkt na lewym brzegu, gdzie planowana grobla zetknie się z wybrzeżem poniżej Berville;

Vilaine od zapory Arzal do granicy wód morskich wyznaczonej linią łączącą Pointe du Scal i Pointe du Moustoir;

Jezioro Genewskie.

Węgry

Jezioro Balaton

Niderlandy

Dollard

Eems

Waddenzee: w tym połączenia z Morzem Północnym

IJsselmeer: w tym Markermeer i IJmeer, ale bez Gouwzee

Nieuwe Waterweg i Scheur

Kanał Calland na zachód od portu Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal i powiązane porty

Haringvliet i Vuile Gat: w tym drogi wodne pomiędzy Goeree-Overflakkee z jednej strony i Voorne-Putten oraz Hoeksche Waard z drugiej strony

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer i Brouwershavensche Gat: w tym wszystkie drogi wodne pomiędzy Schouwen-Duiveland i Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Wschodnia Skalda i Roompot: w tym drogi wodne pomiędzy Walcheren, Noord-Beveland i Zuid-Beveland z jednej strony i Schouwen-Duiveland oraz Tholen z drugiej strony, bez Kanału Skalda-Ren

Skalda i Zachodnia Skalda oraz obszar u ujścia do morza: w tym drogi wodne pomiędzy Zeeuwsch-Vlaanderen z jednej strony i Walcheren oraz Zuid-Beveland z drugiej, bez Kanału Skalda-Ren

▼M3

Polska

Zalew Szczeciński

Zalew Kamieński

Zalew Wiślany

Zatoka Pucka

Zbiornik Włocławski

Jezioro Śniardwy

Jezioro Niegocin

Jezioro Mamry

Szwecja

Lysekil – Orust – Tjörn

Obszar ograniczony lądem stałym oraz linią biegnącą od Slaggön w Lysekil do Skaftölandet o azymucie 170 stopni; linią biegnącą od latarni Islandsberg do Lavösund; linią biegnącą od latarni Lyr o azymucie 300 stopni do lądu stałego na wschód od Mollösund; linią biegnącą od najbardziej wysuniętego na południe punktu Lyr do Björholmen; oraz w północnej części Hakefjorden linią tworzoną przez równoleżnik N 58 01,00.

Południowy archipelag Göteborga

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 3 oraz linią od najbardziej wysuniętej na zachód części portu Arendal przez Knippelholmen; latarnię Rivö, górną latarnię Rivö; stawę wieży Känsö; latarnię Kårholmen; oraz latarnię Rättarens do Askims nabbe.

Öregrund – Norrtälje

Obszar między lądem stałym a Gräsö, ograniczony na północy południkiem przechodzącym przez górną latarnię główną Öregrund i ograniczony w kierunku morza linią między Äspskäret a latarnią Råstensudde; linią przechodzącą przez Singsundet; mostami przez Fygdströmmen; linią od Dejeudden przez latarnię Arholma do latarni Tyvö.

Norrtälje – Nämdö

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 2 lub 3 oraz linią od latarni Tyvö przez latarnię Idskärskobben; najbardziej wysunięty na zachód punkt Svartlöga; latarnię Stenkobbsgrund, stawę Korsö; oraz najbardziej wysunięty na zachód punkt Nämdö do najbardziej wysuniętego na południe punktu Björnö.

Dalarö – Torö

Obszar ograniczony lądem stałym i linią biegnącą od Klacknäset przez stawę Ornöhuvud; Näset w Ornö; najbardziej wysunięty na północ punkt Utö; latarnię Utö; latarnię Älvsnabben; Norra Stegholmen; Yttre Gården; Valsudden na Järflotta; oraz Långsudden na Järflotta do najbardziej wysuniętego na wschód punktu Torö.

Torö – Oxelösund

Obszar ograniczony lądem stałym lub granicami rejonu 3 oraz linią od kościoła Tyvö przez latarnię Fifång; latarnię Kockehällan; wieżę Lacka; najbardziej wysunięty na wschód punkt Kittelö; latarnię Trutbådan, latarnię Beten; oraz stawę Femörehuvud do Svartudden na północ od górnej latarni Kungshamn.

▼M3

Bråviken, Slätbaken i archipelag Östergötland

Obszar ograniczony lądem stałym (w zachodniej części Bråviken od mostu Hamnbron w Norrköping; w zachodniej części Slätbaken od śluzy Mem) oraz linią biegnącą od latarni Gullängsberget przez stawę Arkö; Marö kupa; stawę Kupa klint; najbardziej wysunięty na zachód punkt Birkskär; oraz stawę Gubbö kupa do Dalaudde na południe od Orren.

Środkowa część cieśniny Kalmarskiej

Obszar ograniczony na zachodzie lądem stałym, na wschodzie przez Öland, na północy równoleżnikiem N 56 51,00, a na południu linią od punktu Dunö (w części kontynentalnej) do Beijerhamn na Öland.

ROZDZIAŁ 2

Rejon 3

Belgia

Skalda morska (w dół od otwartego kotwicowiska w Antwerpii)

Bułgaria

Dunaj: od 845,650 km do 374,100 km biegu rzeki

Republika Czeska

Jeziora zaporowe: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice i Nové Mlýny III

Jeziora powstałe po kopalniach żwiru: Ostrožná Nová Ves i Tovačov

Niemcy

Dunaj	Od Kelheim (2 414,72 km) do granicy niemiecko-austriackiej w Jochenstein
Ren wraz z Lampertheimer Altrhein (od 4,75 km do Renu), Altrhein Stockstadt-Erfelden (od 9,80 km do Renu)	Od granicy niemiecko-szwajcarskiej do granicy niemiecko-niderlandzkiej
Łaba (Norderelbe) włącznie z Süderelbe i Köhlbrand	Od ujścia kanału Łaba–Seiten do dolnej granicy portu Hamburg
Müritz	

Francja

Adour od Bec du Gave do morza;

Aulne od śluzy w Châteaulin do granicy wód morskich wyznaczonej przez Passage de Rosnoën;

Blavet od Pontivy do Pont du Bonhomme;

Canal de Calais;

Charente od mostu w Tonnay-Charente do granicy wód morskich wyznaczonej przez linię przechodzącą przez środek położonej niżej z biegiem rzeki latarni na lewym brzegu i przez środek Fort de la Pointe;

Dordogne od połączenia z Lidoire do Bec d'Ambès;

Garonna od mostu w Castet en Dorthe do Bec d'Ambès;

▼M3

Żyronda od Bec d'Ambès do linii prostopadłej w punkcie o kilometrażu 48,50 i przecinającej położony niżej z biegiem rzeki cypel Ile de Patiras;

Hérault od portu Bessan do morza aż do górnej granicy równi pływowej;

Isle od połączenia z Dronne do połączenia z Dordogne;

Loara od połączenia z Maine do Cordemais (punkt o kilometrażu 25);

Marna od mostu w Bonneuil (punkt o kilometrażu 169 bis 900) i śluzy w St Maur do połączenia z Sekwaną;

Ren

Nive od zapory Haïtze pod Ustaritz do połączenia z Adour;

Oise od śluzy Janville do połączenia z Sekwaną;

Orb od Sérignan do morza aż do górnej granicy równi pływowej;

Rodan od granicy ze Szwajcarią do morza, z wyjątkiem Petit Rhône;

Saona od mostu Pont de Bourgogne w Chalon-sur-Saône do połączenia z Rodanem;

Sekwana od śluzy w Nogent-sur-Seine do początku kanału Tancarville;

Sèvre Niortaise od śluzy w Marans przy granicy wód morskich naprzeciwko wartowni do ujścia;

Somma od położonej niżej z biegiem rzeki krawędzi mostu Pont de la Portelette w Abbeville do wiaduktu na linii kolejowej z Noyelles do Saint-Valéry-sur-Somme;

Vilaine od Redon (punkt z kilometrażem 89,345) do zapory Arzal;

Jezioro Amance;

Jezioro Annecy;

Jezioro Biscarosse;

Jezioro Bourget;

Jezioro Carcans;

Jezioro Cazaux;

Jezioro Der-Chantecoq;

Jezioro Guerlédan;

Jezioro Hourtin;

Jezioro Lacanau;

Jezioro Orient;

Jezioro Pareloup;

Jezioro Parentis;

Jezioro Sanguinet;

Jezioro Serre-Ponçon;

Jezioro Temple.

▼**M3**

Chorwacja

Dunaj: od 1 295 + 500 km do 1 433 + 100 km biegu rzeki

Rzeka Drawa: od 0 km do 198 + 600 km biegu rzeki

Rzeka Sawa: od 210 + 800 km do 594 + 000 km biegu rzeki

Rzeka Kupa: od 0 km do 5 + 900 km biegu rzeki

Rzeka Una: od 0 km do 15 km biegu rzeki

Węgry

Dunaj: od 1 812 km do 1 433 km biegu rzeki

Dunaj Moson: od 14 km do 0 km biegu rzeki

Dunaj Szentendre: od 32 km do 0 km biegu rzeki

Dunaj Ráckeve: od 58 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Cisa: od 685 km do 160 km biegu rzeki

Rzeka Drawa: od 198 km do 70 km biegu rzeki

Rzeka Bodrog: od 51 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Kettős-Körös: od 23 km do 0 km biegu rzeki

Rzeka Hármas-Körös: od 91 km do 0 km biegu rzeki

Kanał Sió: od 23 km do 0 km biegu rzeki

Jezioro Velence

Jezioro Fertő

Niderlandy

Ren

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Kanał Morza Północnego, port w IJmuiden, teren portu w Rotterdamie, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordsche Kil, Boven Merwede, Waal, kanał Bijlandsch, Górny Ren, kanał Pannersdensch, Geldersche IJssel, Dolny Ren, Lek, kanał Amsterdam–Ren, Veerse Meer, kanał Skalda–Ren do ujścia w Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Moza poniżej Venlo, Gooimeer, Europort, kanał Caland (na wschód od portu Benelux), kanał Hartel

Austria

Dunaj: od granicy z Niemcami do granicy ze Słowacją

Inn: od ujścia do elektrowni Passau-Ingling

Traun: od ujścia do 1,80 km

Enns: od ujścia do 2,70 km

Morawa: do 6,00 km

Polska

Rzeka Biebrza od ujścia Kanału Augustowskiego do ujścia Narwi

Rzeka Brda od połączenia z Kanałem Bydgoskim w Bydgoszczy do ujścia Wisły

▼M3

Rzeka Bug od ujścia rzeki Muchawiec do ujścia Narwi

Jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi

Kanał Augustowski od połączenia z Biebrzą do granicy państwa, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału

Kanał Bartnicki od jeziora Ruda Woda do jeziora Bartężek włącznie

Kanał Bydgoski

Kanał Elbląski od jeziora Drużno do jeziora Jeziorak i jeziora Szeląg Wielki, wraz z tymi jeziorami i jeziorami na trasie kanału oraz szlak boczny żeglowny w kierunku miejscowości Zalewo od jeziora Jeziorak do jeziora Ewingi włącznie

Kanał Gliwicki wraz z Kanałem Kędzierzyńskim

Kanał Jagielloński od połączenia z rzeką Elbląg do rzeki Nogat

Kanał Łączański

Kanał Ślesiński wraz z jeziorami na jego trasie oraz jezioro Gopło

Kanał Żerański

Rzeka Martwa Wisła od Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi

Rzeka Narew od ujścia Biebrzy do ujścia do Wisły, wraz z Jeziorem Zegrzyńskim

Rzeka Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego

Rzeka Noteć (górna) od jeziora Gopło do połączenia z Kanałem Górnonoteckim, Kanał Górnonotecki oraz rzeka Noteć (dolna) od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia do Warty

Rzeka Nysa Łużycka od Gubina do ujścia do Odry

Rzeka Odra od Raciborza do połączenia z Odrą Wschodnią, która przechodzi od Przekopu Klucz-Ustowo w rzekę Regalicę, wraz z tą rzeką i jej bocznymi odgałęzieniami do jeziora Dąbie oraz szlak boczny Odry od śluzy Opatowice do Śluzy Miejskiej we Wrocławiu

Rzeka Odra Zachodnia od jazu w miejscowości Widuchowa (704,1 km rzeki Odry) do granicy morskich wód wewnętrznych, wraz z bocznymi odgałęzieniami oraz Przekop Klucz-Ustowo łączący Odrę Wschodnią z Odrą Zachodnią

Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi

Rzeka Pisa od jeziora Roś do ujścia do Narwi

Rzeka Szkarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego

Rzeka Warta od Jeziora Ślesińskiego do ujścia do Odry

Wielkie Jeziora Mazurskie obejmujące jeziora połączone rzekami i kanałami tworzącymi główny szlak od jeziora Roś (włącznie) w miejscowości Pisz do Kanału Węgorzewskiego (włącznie) w miejscowości Węgorzewo, wraz z jeziorami: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty oraz Święcajty wraz z Kanałem Giżyckim i Kanałem Niegocińskim oraz kanałem Piękna Góra, wraz z bocznym szlakiem Jeziora Ryńskiego (włącznie) w miejscowości Ryn do Jeziora Nidzkiego (do 3 km, stanowiącego granicę z rezerwatem „Jezioro Nidzkie”), wraz z jeziorami: Bełdany, Guzianka Mała i Guzianka Wielka

▼M3

Rzeka Wisła od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łączańskim i od ujścia tego kanału w Skawinie do ujścia Wisły do Zatoki Gdańskiej, z wyłączeniem Zbiornika Włocławskiego

Rumunia

Dunaj: od granicy serbsko-rumuńskiej (1 075 km) do Morza Czarnego przy odnodze Dunaju Sulinie

Kanał Dunaj – Morze Czarne (64,410 km długości): od połączenia z rzeką Dunaj, na 299,300 km Dunaju w miejscowości Cernavodă (odpowiednio na 64,410 km kanału), do portu Południowa Konstanca–Agigea (na 0 km kanału)

Kanał Poarta Albă – Midia Năvodari (34,600 km długości): od miejsca połączenia z kanałem Dunaj – Morze Czarne na 29,410 km w miejscowości Poarta Albă (odpowiednio 27,500 km kanału) do portu Midia (0 km kanału)

Słowacja

Dunaj: od 1 880,26 km do 1 708,20 km biegu rzeki

Kanał Dunajski: od 1 851,75 km do 1 811,00 km biegu rzeki

Rzeka Wag: od 0,00 km do 70,00 km biegu rzeki

Rzeka Morawa: od 0,00 km do 6,00 km biegu rzeki

Rzeka Bodrog: od 49,68 km do 64,85 km biegu rzeki

Jeziora zaporowe: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Szwecja

Jezioro Mälaren

Saltsjön, porty Sztokholm i Värmdölandet

Obszar od odpływów jeziora Mälaren w Sztokholmie, odpowiednio w Norrström, Slussen i Hammarbyslussen, ograniczony lądem stałym i mostem Lidingöbron oraz linią biegnącą przez latarnię Elfviksgrund o azymucie 135-315 stopni; linią między Mellangårdsholmen a Högklevsudde w Baggensfjärden; Örsundet między Ingarö a Fågelbrolandet; linią od Rönnäsudd przez latarnię Tegelhällan i latarnię Runö do Talatta w Djurö; linią przebiegającą przez Vindöström między Vindö a Värmdölandet; oraz przez wyspy położone na tym obszarze.

Kanał Södertälje i porty Södertälje

Kanał Södertälje i porty Södertälje, od północy ograniczone śluzą Södertälje, a od południa równoleżnikiem N 59° 09′ 00″.

Kanał Trollhätte, Göta älv i Nordre älv

Obszar od równoleżnika przez stawę Bastugrund w południowej części jeziora Vänern do mostu Älvsborg i rzeki Nordre älv do południka E 11° 45′ 00″.

Kanał Göta

Na wschodzie od śluzy Mem do mostu Motala, w tym jezioro Asplången, jezioro Roxen i jezioro Boren; na zachodzie od południka biegnącego przez latarnię Rödesund Norra Yttre w Karlsborgu do śluzy Sjötorp, łącznie z systemem jezior, przez który przechodzi kanał.

▼**M2**

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE WYMAGANIA TECHNICZNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 1, 2, 3 i 4

Wymaganiami technicznymi mającymi zastosowanie do jednostek są wymagania określone w normie ES-TRIN 2019/1.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

ZAKRESY MOŻLIWYCH DODATKOWYCH WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 1 I 2 ORAZ NIEPOŁĄCZONYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONU 3

Wszelkie dodatkowe wymagania techniczne przyjęte przez państwo członkowskie zgodnie z art. 23 ust. 1 i 2 niniejszej dyrektywy, dotyczące jednostek pływających po terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:

1. Definicje

   — Konieczne do zrozumienia dodatkowych wymagań

▼M1

2. Wytrzymałość i stateczność

   — Wzmocnienie konstrukcji i stateczność

   — Świadectwo/poświadczenie zgodności wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

▼B

3. Prześwit bezpieczny i wolna burta

   — Wolna burta

   — Prześwit bezpieczny

4. Wodoszczelność otworów kadłuba i nadbudówek

   — Nadbudówki

   — Drzwi

   — Okna i świetliki

   — Luki ładunkowe

   — Inne otwory (przewody wentylacyjne, rury odprowadzające gazy spalinowe itp.)

5. Wyposażenie

   — Kotwice i łańcuchy kotwiczne

   — Światła nawigacyjne

   — Urządzenia do nadawania sygnałów dźwiękowych

   — Kompas

   — Radar

   — Instalacje nadawczo-odbiorcze

   — Wyposażenie ratunkowe

   — Dostępność map morskich

6. Przepisy dodatkowe dotyczące statków pasażerskich

   — Stateczność (siła wiatru, kryteria)

   — Wyposażenie ratunkowe

   — Wolna burta

   — Prześwit bezpieczny

   — Widoczność ze sterówki

7. Zestawy i transport kontenerów

   — Połączenie pchacz-barka pchana

   — Stateczność jednostek lub barek pchanych transportujących kontenery

▼**M1**

8. Urządzenia maszynowe

— Układy sterowania

— Wały napędowe i osprzęt

— Silniki napędowe, sprzęgła i osprzęt

— Występowanie dziobowego steru strumieniowego

— Instalacje zęzowe i gaśnicze

— Źródła zasilania awaryjnego i instalacje elektryczne

— Świadectwo/poświadczenie zgodności wydane przez uznaną instytucję klasyfikacyjną

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

ZAKRES MOŻLIWEGO ZŁAGODZENIA WYMAGAŃ TECHNICZNYCH MAJĄCYCH ZASTOSOSWANIE DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH REJONÓW 3 I 4

Złagodzenie wymagań technicznych, na które zgodnie z art. 23 ust. 4 niniejszej dyrektywy zezwoliło państwo członkowskie w odniesieniu do statków pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonu 3 lub 4 na terytorium tego państwa członkowskiego, ogranicza się do następującego zakresu:

Rejon 3

— Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych

— Prędkość (postępowa)

— Zbiorowy sprzęt ratowniczy

— Status dwuprzedziałowy

— Widoczność ze sterówki

Rejon 4

— Wyposażenie kotwiczne, łącznie z długością łańcuchów kotwicznych

— Prędkość (postępowa)

— Sprzęt ratowniczy

— Status dwuprzedziałowy

— Widoczność ze sterówki

— Drugi niezależny układ napędowy

▼B

ZAŁĄCZNIK V

SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY PROCEDURALNE

Artykuł 2.01

Organy inspekcyjne

1. Organy inspekcyjne ustanawiane są przez państwa członkowskie.

2. Organy inspekcyjne składają się z przewodniczącego i ekspertów.

Do każdego organu powołuje się jako ekspertów przynajmniej:

a) jednego urzędnika z organu administracji publicznej właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;

b) jednego eksperta ds. budowy statków żeglugi śródlądowej oraz ich silników;

▼M1

c) jednego eksperta ds. żeglugi posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, upoważniający posiadacza do prowadzenia statku poddawanego inspekcji;

d) jednego eksperta ds. żeglugi tradycyjnej na potrzeby inspekcji tradycyjnych jednostek pływających.

▼B

3. Przewodniczący i eksperci każdego organu inspekcyjnego powoływani są przez organy państwa członkowskiego, w którym dany organ inspekcyjny został ustanowiony. Obejmując obowiązki, przewodniczący i eksperci składają pisemne oświadczenia, że będą je wykonywać całkowicie bezstronnie. Oświadczenia nie wymaga się od urzędników.

4. Organy inspekcyjne mogą korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych ekspertów zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.

Artykuł 2.02

(bez treści)

Artykuł 2.03

Przekazanie jednostki do inspekcji

1. Właściciel lub jego przedstawiciel przekazuje do inspekcji jednostkę w stanie niezaładowanym, czystym i wyposażonym. Udziela on pomocy koniecznej do przeprowadzenia inspekcji, np. udostępnia odpowiednią łódź, oddaje do dyspozycji personel, a także umożliwia wgląd w te części kadłuba statku bądź urządzeń, które nie są bezpośrednio dostępne lub widoczne.

2. Przy pierwszej inspekcji organ inspekcyjny zarządza dokonanie przeglądu statku na pochylni. Od przeglądu na pochylni można odstąpić w razie przedstawienia świadectwa klasy lub świadectwa uznanej instytucji kwalifikacyjnej stwierdzającej zgodność konstrukcji z jej wymogami lub w razie przedłożenia świadectwa, z którego wynika, że właściwy organ dokonał już przeglądu na pochylni w innych celach. W przypadku inspekcji okresowej lub inspekcji, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, organ inspekcyjny może zażądać przeglądu na pochylni.

Organ inspekcyjny przeprowadza jazdy próbne przy pierwszej inspekcji statków motorowych i zestawów lub w razie dokonania istotnych zmian w systemie napędu lub urządzeniu sterowym.

3. Organ inspekcyjny może zażądać przeprowadzenia dodatkowego przeglądy i jazd próbnych, a także zażądać przedstawienia innych dokumentów potwierdzających. Przepis ten stosuje się także na etapie budowy jednostki.

▼B

Artykuł 2.04

(bez treści)

Artykuł 2.05

(bez treści)

Artykuł 2.06

(bez treści)

Artykuł 2.07

Adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i zmiany w nim

1. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel informuje właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących nazwy lub własności jednostki, wszelkich nowych pomiarach i zmianach dotyczących rejestracji lub portu macierzystego oraz przedkłada temu organowi unijne świadectwo zdolności żeglugowej w celu dokonania w nim zmian.

2. Każdy właściwy organ może zamieszczać adnotacje na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub dokonywać w nim zmian.

3. W razie dokonania zmiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej lub zamieszczenia na nim adnotacji przez właściwy organ, informuje on o tym właściwy organ, który wydał to świadectwo.

Artykuł 2.08

(bez treści)

Artykuł 2.09

Inspekcja okresowa

1. Przed upływem okresu ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej jednostka jest poddawana inspekcji okresowej.

2. Na podstawie wyniku tej inspekcji właściwy organ określa nowy okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

3. Okres ważności zamieszcza się na unijnym świadectwie zdolności żeglugowej i informuje się o nim właściwy organ, który wydał unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

4. W razie wydania nowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zamiast przedłużenia okresu jego ważności, wcześniejsze unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest zwracane właściwemu organowi, który je wydał.

Artykuł 2.10

Dobrowolne poddanie się inspekcji

Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel może w dowolnym momencie dobrowolnie złożyć wniosek o przeprowadzenie inspekcji.

Wniosek taki należy rozpatrzyć pozytywnie.

Artykuł 2.11

(bez treści)

Artykuł 2.12

(bez treści)

Artykuł 2.13

(bez treści)

▼B

Artykuł 2.14

(bez treści)

Artykuł 2.15

Koszty

Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel pokrywa wszelkie koszty wynikłe z inspekcji jednostki i wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej zgodnie ze szczególną taryfą ustalaną przez poszczególne państwa członkowskie.

Artykuł 2.16

Informacje

Właściwy organ może zezwolić osobom, które uwiarygodnią swój uzasadniony interes, na wgląd do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej danej jednostki oraz wydawać tym osobom wyciągi ze świadectw lub ich uwierzytelnione i oznaczone w ten sposób odpisy.

Artykuł 2.17

Rejestr unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Właściwe organy przechowują oryginały lub kopie wszystkich wydanych unijnych świadectw zdolności żeglugowej i zamieszczają na nich wszelkie adnotacje i dokonują w nich zmian, w tym adnotacje dotyczące unieważnienia i wymiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej. Odpowiednio aktualizują rejestr, o którym mowa w art. 17 niniejszej dyrektywy.

2. Właściwe organy pozostałych państw członkowskich, Umawiające się Państwa konwencji z Mannheim, a także, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony prywatności, państwa trzecie na podstawie porozumień administracyjnych otrzymują dostęp do rejestru z prawem wyłącznie do odczytu zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II, w celu wykonania środków administracyjnych służących do utrzymania bezpieczeństwa i swobody żeglugi oraz w zakresie wykonania art. 2.02–2.15 niniejszego załącznika, jak również art. 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 i 22 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2.18

Jednolity europejski numer indentyfikacyjny statku

1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI) składa się z ośmiu cyfr arabskich zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

2. Jeżeli jednostka nie posiada ENI w momencie wydawania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, jest on nadawany jednostce przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym jednostka została zarejestrowana lub w którym znajduje się jej port macierzysty.

   Jednostkom pochodzącym z państw, w których nadanie ENI nie jest możliwe, ENI zamieszczany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, nadawany jest przez właściwy organ wydający to unijne świadectwo zdolności żeglugowej.

3. Właściciel jednostki lub jego przedstawiciel występuje z wnioskiem do właściwego organu o nadanie ENI. Właściciel lub jego przedstawiciel jest także zobowiązany do umieszczenia na jednostce ENI zamieszczonego w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

Artykuł 2.19

(bez treści)

Artykuł 2.20

Powiadomienia

Każde państwo członkowskie lub jego właściwe organy powiadamiają Komisję i inne państwa członkowskie lub inne właściwe organy o:

▼B

a) nazwach i adresach służb technicznych, które – wraz z ich krajowym właściwym organem – odpowiadają za stosowanie przepisów załącznika II;

b) zestawieniach, według wzoru określonego w załączniku II, danych na temat tych typów pokładowego systemu odbioru i odprowadzania ścieków, którym udzielono homologacji od czasu ostatniego powiadomienia;

c) uznawanych homologacjach typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków opartych na odrębnych normach niż określone w załączniku II, użytkowanych na krajowych drogach wodnych państw członkowskich;

d) cofnięciu homologacji typu pokładowych systemów odbioru i odprowadzania ścieków oraz o jego przyczynach, w ciągu jednego miesiąca od takiego cofnięcia;

e) kotwicy specjalnej, na którą wydano zezwolenie na podstawie wniosku o zmniejszenie masy kotwicy, z podaniem oznaczenia typu i zmniejszenia masy będącego przedmiotem zezwolenia. Właściwy organ udziela wnioskodawcy zezwolenia nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy od powiadomienia Komisji, pod warunkiem że nie wniesie ona sprzeciwu;

f) radarowym sprzęcie nawigacyjnym i wskaźnikach skrętu, w odniesieniu do których wydano homologację typu. W stosownym powiadomieniu zamieszcza się nadany numer homologacji typu, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza homologacji typu oraz datę jej wydania;

g) organach właściwych w zakresie dopuszczenia specjalistycznych firm dokonujących instalacji, wymiany, naprawy lub konserwacji radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu.

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

INSTYTUCJE KLASYFIKACYJNE

Kryteria uznawania instytucji klasyfikacyjnych

Instytucja klasyfikacyjna zwracająca się o uznanie zgodnie z art. 21 niniejszej dyrektywy spełnia wszystkie następujące kryteria:

1) instytucja klasyfikacyjna jest w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenianiu projektów i budowie statków żeglugi śródlądowej. Instytucja klasyfikacyjna posiada kompleksowy regulamin dotyczący projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczący obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 przepisów załączonych do ADN, o której mowa w załączniku II. Regulamin ten jest opublikowany co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim lub niemieckim oraz aktualizowany na bieżąco oraz poprawiany w ramach programów badawczo-rozwojowych. Regulamin ten nie może być sprzeczny z przepisami prawa Unii ani z obowiązującymi umowami międzynarodowymi;

2) instytucja klasyfikacyjna publikuje corocznie swój rejestr statków;

3) instytucja klasyfikacyjna jest niezależna od właścicieli statków i stoczni oraz od innych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w zakresie projektowania, budowy, wyposażania, remontowania, eksploatacji lub ubezpieczania statków. Dochody instytucji klasyfikacyjnej nie mogą być uzależnione od jednego przedsiębiorstwa;

4) siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub podmiotu zależnego upoważnionego do wydawania decyzji oraz dokonywania wszelkich czynności, do których jest ona uprawniona na mocy przepisów dotyczących transportu śródlądowego, znajduje się w jednym z państw członkowskich;

5) instytucja klasyfikacyjna oraz jej eksperci cieszą się dobrą reputacją w zakresie transportu śródlądowego; eksperci są w stanie udokumentować swoje kwalifikacje zawodowe. Działają oni na odpowiedzialność instytucji klasyfikacyjnej;

6) instytucja klasyfikacyjna zatrudnia znaczną liczbę pracowników technicznych, pracowników kadry kierowniczej, personelu pomocniczego, inspektorów i personelu badawczego, stosownie do zadań i sklasyfikowanych statków, dbając jednocześnie o budowanie zdolności oraz o aktualizowanie regulaminu. Dysponuje ona inspektorami przynajmniej w jednym państwie członkowskim;

7) instytucja klasyfikacyjna działa zgodnie z kodeksem etycznym;

8) kierownictwo i administracja instytucji klasyfikacyjnej działają w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez państwo członkowskie;

9) instytucja klasyfikacyjna jest przygotowana do udzielania państwu członkowskiemu stosownych informacji;

10) zarząd instytucji klasyfikacyjnej określa i dokumentuje swoją politykę, cele i zobowiązania dotyczące jakości i zapewnia zrozumienie, realizację i aktualizację tej polityki na wszystkich szczeblach instytucji klasyfikacyjnej;

11) instytucja klasyfikacyjna opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach uznanych międzynarodowych norm jakości oraz zgodny z normą EN ISO/IEC 17020:2004, według wykładni określonej w wymogach dotyczących zasad certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli (ZSZIK). System jakości musi posiadać certyfikat niezależnego organu kontrolnego uznawanego przez administrację państwa, w którym znajduje się siedziba główna instytucji klasyfikacyjnej lub jej oddział, zgodnie z pkt 4, który między innymi zapewnia, aby:

▼B

a) regulamin instytucji klasyfikacyjnej został przyjęty i był systematycznie aktualizowany;

b) regulamin instytucji klasyfikacyjnej był przestrzegany;

c) przestrzegane były wymagania dotyczące zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona;

d) zdefiniowane i udokumentowane zostały: zakres odpowiedzialności, uprawnienia oraz wzajemne relacje pracowników, których praca wpływa na jakość usług instytucji klasyfikacyjnej;

e) całość pracy wykonywana była w kontrolowanych warunkach;

f) istniał system kontroli czynności i pracy inspektorów oraz personelu technicznego i administracyjnego zatrudnionego bezpośrednio przez instytucję klasyfikacyjną;

g) wymagania dotyczące głównych zadań statutowych, do których wykonywania instytucja klasyfikacyjna jest uprawniona, były realizowane jedynie przez inspektorów działających wyłącznie na jej potrzeby lub przez inspektorów działających wyłącznie na potrzeby innych uznanych instytucji klasyfikacyjnych albo pod bezpośrednim nadzorem takich inspektorów;

h) został wdrożony system podnoszenia kwalifikacji i kształcenia ustawicznego dla inspektorów;

i) prowadzona była dokumentacja potwierdzająca osiągnięcie wymaganych norm w zakresie pozycji objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;

j) istniał kompleksowy system planowych i udokumentowanych wewnętrznych kontroli działań związanych z jakością we wszystkich lokalizacjach instytucji;

12) system jakości podlega certyfikacji przez niezależny organ kontrolny uznany przez administrację państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba instytucji klasyfikacyjnej lub oddział, zgodnie z pkt 4;

13) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się do dostosowywania swoich wymagań do stosownych dyrektyw Unii oraz do przedstawienia Komisji we właściwym terminie wszelkich istotnych informacji;

14) instytucja klasyfikacyjna zobowiązuje się okresowo konsultować z dotychczas uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi w celu zagwarantowania równoważności stosowanych przez nie norm technicznych i sposobów ich wdrażania oraz zezwalać na udział w opracowywaniu swojego regulaminu przedstawicielom państwa członkowskiego i innym zainteresowanym stronom.

▼B

ZAŁĄCZNIK VII

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2006/87/WE	Niniejsza dyrektywa
—	art. 1
art. 2	art. 2
—	art. 3
art. 1	art. 4
—	art. 5
art. 9	art. 6 ust. 1 i 3
art. 8 ust. 1	art. 6 ust. 2 i 4
art. 8 ust. 4	art. 6 ust. 5
art. 3	art. 7
art. 4	art. 8
art. 11 ust. 2	art. 9
art. 11 ust. 1	art. 10
art. 14	art. 11
art. 13	art. 12
art. 12	art. 13
art. 15	art. 14
art. 16	art. 15
art. 18	art. 16
—	art. 17
—	art. 18
—	art. 19
art. 10	art. 20
—	art. 21
art. 17	art. 22
art. 5	art. 23
art. 6 został uchylony dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1])	—
art. 7 ust. 1–3	art. 24
—	art. 25
—	art. 26
—	art. 27
—	art. 28
art. 8 ust. 2 i 3	art. 29
—	art. 30

▼B

Dyrektywa 2006/87/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 20 ust. 1	art. 31
art. 20 ust. 2	—
art. 22	—
—	art. 32
art. 19	art. 33
—	art. 34
art. 24	art. 35
art. 21	art. 36
art. 23	art. 37 ust. 1 i 2
art. 7 ust. 4	art. 37 ust. 3
—	art. 38
—	art. 39
art. 25	—
art. 26	—
art. 27	art. 40

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