Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B DIRECTIVA (UE) 2016/1629 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 14 septembrie 2016

de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE

(JO L 252, 16.9.2016, p. 118)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva delegată (UE) 2018/970 a Comisiei din 18 aprilie 2018	L 174	15	10.7.2018
►M2	Regulamentul delegat (UE) 2019/1668 al Comisiei din 26 iunie 2019	L 256	1	7.10.2019
►M3	Regulamentul delegat (UE) 2021/1308 al Comisiei din 28 aprilie 2021	L 284	1	9.8.2021

rectificată prin:

►C1	Rectificare, JO L 181, 5.7.2019, p. 123 (2016/1629)

▼B

DIRECTIVA (UE) 2016/1629 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 14 septembrie 2016

de stabilire a cerinţelor tehnice pentru navele de navigaţie interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE

CAPITOLUL 1

DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI ZONE DE NAVIGAȚIE

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește:

(a) cerinţele tehnice necesare pentru asigurarea siguranţei construcţiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare menţionate la articolul 4; precum și

(b) clasificarea căilor navigabile interioare respective.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică următoarelor construcţii navale:

(a) nave cu o lungime (L) de cel puţin 20 de metri;

(b) nave pentru care produsul dintre lungime (L), lăţime (B) și pescaj (T) reprezintă un volum de cel puţin 100 de metri cubi;

(c) remorchere și împingătoare destinate remorcării sau împingerii construcţiilor navale astfel cum sunt menţionate la literele (a) și (b) sau instalaţii plutitoare ori destinate deplasării prin legare la ureche a unor astfel de construcţii navale sau instalaţii plutitoare;

(d) nave de pasageri;

(e) instalaţii plutitoare.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

(a) feriboturilor;

(b) navelor militare;

(c) navelor maritime, inclusiv remorcherelor și împingătoarelor maritime, care:

(i) navighează sau staţionează în zone fluvio-maritime; sau

(ii) navighează temporar pe căi navigabile interioare,

cu condiţia ca acestea să deţină la bord cel puţin:

▼B

— un certificat care dovedește conformitatea cu Convenţia internaţională pentru ocrotirea vieţii omenești pe mare (SOLAS) din 1974 sau un certificat echivalent; un certificat care dovedește conformitatea cu Convenţia internaţională asupra liniilor de încărcare din 1966 sau un act echivalent și un certificat internaţional de prevenire a poluării cu hidrocarburi (IOPP) care dovedește conformitatea cu Convenţia internaţională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) din 1973/78;

— în cazul navelor maritime care nu fac obiectul SOLAS, al Convenţiei internaţionale asupra liniilor de încărcare din 1966 sau al MARPOL, certificatele relevante și mărcile de bord liber impuse de legislaţia statului de pavilion;

— în cazul navelor de pasageri care nu fac obiectul niciuneia dintre convenţiile menţionate la prima liniuţă, un certificat privind normele și standardele de siguranţă pentru navele de pasageri eliberat în conformitate cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]); sau

— în cazul construcţiilor navale de agrement care nu fac obiectul niciuneia dintre convenţiile menţionate la prima liniuţă, un certificat din partea ţării căreia îi arborează pavilionul care să ateste un nivel adecvat de siguranţă.

Articolul 3

Definiţii

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiţii:

(a) „construcţie navală” înseamnă o navă sau o instalaţie plutitoare;

(b) „navă” înseamnă o navă de navigaţie interioară sau o navă maritimă;

(c) „navă de navigaţie interioară” înseamnă o navă destinată exclusiv sau în principal navigaţiei pe căile navigabile interioare;

(d) „remorcher” înseamnă o navă special construită pentru a efectua operaţiuni de remorcare;

(e) „împingător” înseamnă o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi împins;

(f) „navă de pasageri” înseamnă o navă pentru voiaj de zi sau o navă cu cabine, construită și echipată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;

(g) „instalaţie plutitoare” înseamnă o structură plutitoare care transportă echipamente de lucru, precum macarale, echipament de dragare, sonete sau elevatoare;

(h) „construcţie plutitoare” înseamnă orice structură plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată, cum ar fi un bazin de înot, un doc, un debarcader sau un hangar pentru bărci;

([1]) Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranţă pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

▼B

(i) „mijloc plutitor” înseamnă o plută sau altă structură, mijloc sau ansamblu care poate să navigheze și care nu este o navă sau o instalaţie ori construcţie plutitoare;

(j) „construcţie navală de agrement” înseamnă o navă, alta decât o navă de pasageri, destinată să fie utilizată în scopuri sportive sau recreative;

(k) „navă de mare viteză” înseamnă o construcţie navală motorizată capabilă să atingă viteze de peste 40 km/h în raport cu apa;

(l) „deplasament volumetric” înseamnă volumul imers al navei, exprimat în metri cubi;

(m) „lungime (L)” înseamnă lungimea maximă a corpului navei, exprimată în metri, excluzând cârma și bompresul;

(n) „lăţime (B)” înseamnă lăţimea maximă a corpului navei, exprimată în metri, măsurată în exteriorul tablelor învelișului bordajului (excluzând roţile cu zbaturi, brâiele de acostare și altele similare);

(o) „pescaj (T)” înseamnă distanţa verticală, exprimată în metri, dintre punctul cel mai de jos al corpului navei, fără a lua în considerare chila sau alte elemente accesorii fixe, și linia pescajului maxim;

(p) „căi navigabile interioare conectate” înseamnă căi navigabile ale unui stat membru conectate cu căile navigabile interioare ale altui stat membru prin intermediul unor căi navigabile interioare pe care pot naviga, potrivit dreptului naţional sau internaţional, construcţiile navale care intră sub incidenţa prezentei directive.

Articolul 4

Clasificarea căilor navigabile interioare

(1) În sensul prezentei directive, căile navigabile interioare ale Uniunii se clasifică după cum urmează:

(a) zonele 1, 2, 3 și 4:

(i) zonele 1 și 2: căile navigabile enumerate în anexa I capitolul 1;

(ii) zona 3: căile navigabile enumerate în anexa I capitolul 2;

(iii) zona 4: toate celelalte căi navigabile interioare pe care pot naviga, potrivit dreptului intern, construcţiile navale care intră sub incidenţa prezentei directive;

(b) zona R: căile navigabile dintre cele menţionate la litera (a) pentru care certificatele se eliberează în conformitate cu articolul 22 din Convenţia revizuită privind navigaţia pe Rin, așa cum este formulat la 6 octombrie 2016.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 în ceea ce privește modificările la anexa I, pentru a schimba clasificarea unei căi navigabile, inclusiv a adăuga și a elimina căi navigabile. Astfel de modificări la anexa I se pot face numai la solicitarea statului membru în cauză, pentru căi navigabile de pe teritoriul său.

▼B

CAPITOLUL 2

CERTIFICATE DE NAVIGAŢIE

Articolul 5

Îndeplinirea cerinţelor tehnice și de siguranţă

(1) Statele membre asigură că construcţiile navale menţionate la articolul 2 alineatul (1) care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii menţionate la articolul 4 sunt construite și întreţinute în conformitate cu cerinţele prevăzute în prezenta directivă.

(2) Respectarea de către o construcţie navală a alineatului (1) se atestă printr-un certificat eliberat în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 6

Certificate unionale de navigaţie interioară

(1) Certificatele unionale de navigaţie interioară sunt eliberate de autorităţile competente ale statelor membre, în conformitate cu prezenta directivă. La eliberarea unui certificat unional de navigaţie interioară, statele membre verifică dacă pentru construcţia navală în cauză nu s-a eliberat deja un certificat valabil de tipul celor menţionate la articolul 7.

(2) Certificatele unionale de navigaţie interioară se întocmesc în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II.

(3) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autorităţile competente în domeniul eliberării certificatelor unionale de navigaţie interioară și notifică în acest sens Comisia, inclusiv privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităţilor competente pe un site adecvat.

(4) Certificatul unional de navigaţie interioară se eliberează în urma unei inspecţii tehnice efectuate înainte de punerea în funcţiune a construcţiei navale, cu scopul de a verifica dacă aceasta îndeplinește cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V.

(5) Îndeplinirea de către o construcţie navală a cerinţelor suplimentare menţionate la articolul 23 alineatele (1) și (2) este verificată, după caz, în cadrul inspecţiilor tehnice prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol și la articolul 29 sau în cadrul unei inspecţii tehnice efectuate la cererea proprietarului construcţiei navale sau a reprezentantului său.

(6) Procedurile privind depunerea cererii pentru inspecţie și privind stabilirea locului și datei de desfășurare a inspecţiei respective intră în atribuţiile autorităţilor competente care eliberează certificatul unional de navigaţie interioară. Autoritatea competentă stabilește ce documente trebuie prezentate. Procedura se desfășoară astfel încât să se garanteze că inspecţia se poate efectua într-o perioadă rezonabilă de timp de la data depunerii cererii.

▼B

(7) Autoritățile competente din statele membre eliberează un certificat unional de navigație interioară pentru construcțiile navale care nu fac obiectul prezentei directive, la cererea proprietarilor sau a reprezentanților acestora, în cazul în care construcțiile navale îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta directivă.

Articolul 7

Obligația de a deține un certificat la bord

Construcțiile navale care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii menționate la articolul 4 au obligația de a deține la bord următoarele documente în original:

(a) atunci când navighează pe o cale navigabilă din zona R, fie:

— un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin; fie

— un certificat unional de navigație interioară care atestă, dacă este cazul în conformitate cu dispozițiile tranzitorii în temeiul anexei II la prezenta directivă pentru construcțiile navale care navighează pe Rin (zona R), deplina conformitate a construcției navale cu cerințele tehnice menționate în anexele II și V la prezenta directivă, pentru care echivalența cu cerințele tehnice prevăzute pentru aplicarea Convenției revizuite privind navigația pe Rin a fost stabilită în conformitate cu regulile și procedurile aplicabile;

(b) atunci când navighează pe alte căi navigabile, un certificat unional de navigație interioară sau un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, incluzând, după caz, orice certificate suplimentare de navigație interioară ale Uniunii în conformitate cu articolul 8 din prezenta directivă.

Articolul 8

Certificate suplimentare de navigație interioară ale Uniunii

(1) Construcțiile navale care dețin la bord un certificat unional valabil de navigație interioară sau un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin primesc un certificat unional suplimentar de navigație interioară în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă.

(2) Certificatul unional suplimentar de navigație interioară se întocmește în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II și este eliberat de autoritățile competente în condițiile stabilite cu privire la respectivele căi navigabile.

Articolul 9

Certificate provizorii de navigație interioară ale Uniunii

(1) Autoritățile competente ale statelor membre pot elibera un certificat unional de navigație interioară provizoriu:

(a) construcțiilor navale care, cu permisiunea autorității competente, intenționează să se deplaseze spre o anumită destinație pentru a obține un certificat unional de navigație interioară;

▼B

(b) construcţiilor navale al căror certificat unional de navigaţie interioară a fost pierdut, deteriorat sau retras temporar, astfel cum se menţionează la articolele 13 și 15 sau în anexele II și V;

(c) construcţiilor navale al căror certificat unional de navigaţie interioară este în curs de eliberare după ce construcţiile navale respective au trecut cu succes de inspecţie;

(d) construcţiilor navale care nu au îndeplinit toate condiţiile necesare pentru obţinerea unui certificat unional de navigaţie interioară în conformitate cu anexele II și V;

(e) construcţiilor navale avariate în așa măsură, încât nu mai sunt conforme cu certificatul unional de navigaţie interioară al acestora;

(f) construcţiilor plutitoare sau mijloacelor plutitoare pe care autorităţile responsabile cu operaţiunile de transport special le-au autorizat să efectueze un astfel de transport cu condiţia obţinerii unui astfel de certificat unional de navigaţie interioară provizoriu, în conformitate cu reglementările aplicabile emise de autoritatea în domeniul navigaţiei din statele membre;

(g) construcţiilor navale care beneficiază de o derogare de la anexele II și V, în conformitate cu articolele 25 și 26 din prezenta directivă, până la adoptarea actelor de punere în aplicare relevante.

(2) Certificatul unional de navigaţie interioară provizoriu se eliberează numai dacă navigabilitatea construcţiei navale, a construcţiei plutitoare sau a mijlocului plutitor pare să fi fost asigurată în mod corespunzător. Certificatul se întocmește pe baza modelului din anexa II.

(3) Certificatul unional de navigaţie interioară provizoriu cuprinde condiţiile considerate necesare de către autoritatea competentă și este valabil:

(a) în cazurile menţionate alineatul (1) literele (a), (d), (e) și (f), pentru un singur voiaj specific efectuat în decursul unei perioade adecvate care să nu depășească o lună;

(b) în cazurile menţionate la alineatul (1) literele (b) și (c), pentru o perioadă adecvată;

(c) în cazurile menţionate la alineatul (1) litera (g), pe o perioadă de șase luni; certificatul unional de navigaţie interioară provizoriu poate fi prelungit din șase în șase luni până la adoptarea respectivului act de punere în aplicare.

Articolul 10

Valabilitatea certificatelor unionale de navigaţie interioară

(1) Perioada de valabilitate a certificatelor unionale de navigaţie interioară eliberate construcţiilor navale nou construite este stabilită de autoritatea competentă și nu poate depăși:

(a) cinci ani în cazul navelor de pasageri și al navelor de mare viteză;

(b) zece ani în cazul tuturor celorlalte tipuri de construcţii navale.

Perioada de valabilitate trebuie indicată în certificatul unional de navigaţie interioară.

▼B

(2) În cazul construcţiilor navale care se află deja în funcţiune înainte de efectuarea inspecţiei tehnice, autoritatea competentă stabilește perioada de valabilitate a certificatului unional de navigaţie interioară pentru fiecare caz în parte, având în vedere rezultatele inspecţiei. Perioada de valabilitate nu poate însă depăși perioadele prevăzute la alineatul (1).

Articolul 11

Prelungirea excepţională a valabilităţii certificatelor unionale de navigaţie interioară

În mod excepţional, valabilitatea unui certificat unional de navigaţie interioară poate fi prelungită, fără efectuarea unei inspecţii tehnice, pentru o perioada de maximum șase luni, în conformitate cu anexele II și V, de către autoritatea competentă care a eliberat sau a reînnoit certificatul. Prelungirea valabilităţii se menţionează în certificatul respectiv.

Articolul 12

Registrul certificatelor unionale de navigaţie interioară

(1) Certificatul unional de navigaţie interioară se reînnoiește la expirarea perioadei sale de valabilitate, în conformitate cu condiţiile prevăzute la articolul 6, în urma unei inspecţii tehnice menite să verifice dacă construcţia navală îndeplinește cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V. Certificatele unionale de navigaţie interioară pot fi reînnoite de orice autoritate competentă notificată Comisiei în temeiul articolului 6 alineatul (3).

(2) În cazul reînnoirii certificatelor unionale de navigaţie interioară, dispoziţiile tranzitorii prevăzute în anexa II se aplică construcţiilor navale în condiţiile specificate în anexa menţionată.

Articolul 13

Înlocuirea certificatelor unionale de navigaţie interioară

Fiecare stat membru stabilește condiţiile în care poate fi înlocuit un certificat unional valabil de navigaţie interioară care a fost pierdut sau deteriorat. Condiţiile respective impun construcţiilor navale care solicită înlocuirea certificatelor prezentarea unei declaraţii privind pierderea certificatului, în cazul pierderii, sau returnarea certificatului deteriorat, în cazul deteriorării. Pe certificatul înlocuitor se menţionează faptul că acesta este un duplicat.

Articolul 14

Modificări sau reparaţii majore ale construcţiei navale

În cazul unor modificări sau reparaţii majore care afectează respectarea de către construcţia navală a cerinţelor tehnice menţionate în anexele II și V cu privire la integritatea structurală, navigarea, manevrabilitatea sau caracteristicile speciale, respectiva construcţie navală trebuie supusă inspecţiei tehnice prevăzute la articolul 6 înainte de a efectua un alt voiaj.

▼B

În urma acestei inspecţii, certificatul unional de navigaţie interioară existent se modifică pentru a reflecta caracteristicile tehnice modificate ale construcţiei navale, sau certificatul respectiv se retrage și se eliberează un nou certificat. Dacă noul certificat se eliberează în alt stat membru decât cel care a eliberat sau a reînnoit certificatul iniţial, autoritatea competentă care a eliberat sau a reînnoit certificatul în cauză este informată în acest sens în termen de 30 de zile de la data eliberării noului certificat.

Articolul 15

Refuzul de a elibera sau de a reînnoi certificatele unionale de navigaţie interioară și retragerea acestor certificate

(1) Orice decizie de a nu elibera sau a nu reînnoi un certificat unional de navigaţie interioară trebuie să precizeze motivele pe care se bazează. Proprietarul construcţiei navale sau reprezentantul acestuia este notificat în acest sens și este informat cu privire la căile de atac și termenele aplicabile din statul membru în cauză.

(2) Orice certificat unional valabil de navigaţie interioară poate fi retras de autoritatea competentă care l-a eliberat sau l-a reînnoit dacă construcţia navală nu mai îndeplinește cerinţele tehnice specificate în certificatul său.

Articolul 16

Recunoașterea certificatelor de navigaţie ale construcţiilor navale din ţări terţe

Până la intrarea în vigoare a acordurilor privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigaţie între Uniune și ţările terţe, autorităţile competente ale unui stat membru pot recunoaște certificatele de navigaţie ale construcţiilor navale din ţări terţe în scopul navigaţiei pe teritoriul statului membru respectiv.

Articolul 17

Registre ale certificatelor

Statele membre se asigură că autorităţile lor competente păstrează un registru cu toate certificatele pe care le-au eliberat sau reînnoit în temeiul articolelor 6, 8, 9 și 12. Registrul respectiv cuprinde informaţiile conţinute de modelul de certificat prevăzut în anexa II.

CAPITOLUL 3

IDENTIFICAREA NAVELOR, INSPECŢII ȘI CERINŢE TEHNICE MODIFICATE

Articolul 18

Numărul european unic de identificare a navei

(1) Statele membre se asigură că fiecărei construcţii navale i se atribuie un număr european unic de identificare a navei (ENI), în conformitate cu anexele II și V.

▼B

(2) Fiecare construcţie navală are doar un ENI care rămâne neschimbat pe întreaga durată de viaţă a acesteia.

(3) Atunci când eliberează un certificat unional de navigaţie interioară, autoritatea competentă introduce ENI în certificatul respectiv.

(4) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autorităţile competente responsabile pentru atribuirea ENI și notifică în acest sens Comisia, precum și privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităţilor competente pe un site adecvat.

Articolul 19

Baza de date europeană pentru identificarea navelor

(1) Comisia păstrează baza de date europeană pentru identificarea navelor pentru a sprijini măsuri administrative în vederea menţinerii siguranţei și a facilitării navigaţiei și pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive.

Orice prelucrare de date cu caracter personal de către statele membre se realizează în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecţia datelor cu caracter personal, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

Orice prelucrare de date cu caracter personal de către Comisie se realizează în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]).

(2) Statele membre se asigură că, pentru fiecare construcţie navală, autorităţile competente introduc fără întârziere în baza de date europeană pentru identificarea navelor:

(a) datele de identificare și descriere a construcţiei navale în conformitate cu prezenta directivă;

(b) datele referitoare la certificatele eliberate, reînnoite, înlocuite și retrase, precum și la autoritatea competentă care eliberează certificatul, în conformitate cu prezenta directivă;

(c) câte o copie digitală a tuturor certificatelor eliberate de autorităţile competente în conformitate cu prezenta directivă;

(d) datele referitoare la orice cerere respinsă sau în curs de soluţionare pentru certificate în conformitate cu prezenta directivă; și

([1]) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecţia persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulaţie a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecţia datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecţia persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituţiile și organele comunitare și privind libera circulaţie a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

▼B

(e) orice modificări aduse datelor menţionate la literele (a)-(d).

(3) Datele menţionate la alineatul (2) pot fi prelucrate de către autorităţi competente ale statelor membre, părţi contractante la Convenţia revizuită privind navigaţia pe Rin și ţări terţe cărora li s-au încredinţat sarcini legate de aplicarea prezentei directive și a Directivei 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]), în următoarele scopuri:

(a) punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2005/44/CE;

(b) asigurarea traficului și a managementului infrastructurii pe căile navigabile;

(c) menţinerea sau sporirea siguranţei navigaţiei;

(d) colectarea de date statistice.

(4) Autoritatea competentă a unui stat membru poate transfera date cu caracter personal unei ţări terţe sau unei organizaţii internaţionale dacă face acest lucru numai cu luarea în considerare a fiecărui caz în parte și dacă cerinţele din Regulamentul (UE) 2016/679, în special cele din capitolul V din regulamentul menţionat, sunt îndeplinite. Statele membre se asigură că transferul este necesar pentru scopurile menţionate la alineatul (3) de la prezentul articol. Statele membre se asigură că ţara terţă sau organizaţia internaţională nu transferă datele către o altă ţară terţă sau organizaţie internaţională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condiţiile specificate de autoritatea competentă a statului membru.

(5) Comisia poate, cu luarea în considerare a fiecărui caz în parte, să transfere date cu caracter personal unei autorităţi dintr-o ţară terţă sau unei organizaţii internaţionale sau să îi ofere acces la baza de date europeană pentru identificarea navelor, cu condiţia ca transferul sau accesul să fie necesar pentru scopurile menţionate la alineatul (3) de la prezentul articol, iar cerinţele articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 să fie îndeplinite. Comisia se asigură că transferul sau accesul este necesar pentru scopurile menţionate la alineatul (3) de la prezentul articol. Comisia se asigură că ţara terţă sau organizaţia internaţională nu transferă datele către o altă ţară terţă sau organizaţie internaţională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condiţiile specificate de Comisie.

(6) Autoritatea competentă se asigură că datele referitoare la o construcţie navală sunt șterse din baza de date menţionată la alineatul (1) atunci când construcţia navală respectivă este eliminată.

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 pentru a specifica în detaliu:

(a) datele care trebuie introduse în baza de date de către statele membre;

(b) tipurile de acces permis, ţinând seama de categoriile de destinatari ai datelor și scopurile pentru care astfel de date sunt prelucrate, menţionate la alineatul (3) de la prezentul articol;

([1]) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informaţii fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunităţii (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

▼B

(c) instrucțiunile privind utilizarea și exploatarea bazei de date, în special în ceea ce privește măsurile de securitate a datelor, codificarea și prelucrarea datelor și interconectarea bazei de date cu registrele menționate la articolul 17.

Articolul 20

Efectuarea inspecțiilor tehnice

(1) Statele membre se asigură că autoritățile competente menționate la alineatul (3) execută inspecțiile inițiale, periodice, speciale și voluntare menționate în prezenta directivă.

(2) Autoritățile competente respective pot să nu supună, în întregime sau parțial, construcția navală inspecției tehnice în cazul în care rezultă dintr-un atestat valabil, eliberat de o societate de clasificare recunoscută în conformitate cu articolul 21, că construcția navală îndeplinește, în întregime sau parțial, cerințele tehnice menționate în anexele II și V.

(3) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile sale competente responsabile pentru executarea inspecțiilor tehnice și notifică în acest sens Comisia, inclusiv privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităților competente și a organismelor de inspecție pe un site adecvat.

(4) Fiecare stat membru respectă cerințele specifice în ceea ce privește organismele de inspecție și cererea de efectuare a unei inspecții, astfel cum se prevede în anexele II și V.

Articolul 21

Recunoașterea societăților de clasificare

(1) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în scopul de a recunoaște o societate de clasificare care îndeplinește criteriile enumerate în anexa VI sau de a retrage recunoașterea, în conformitate cu procedura stabilită la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Cererea de recunoaștere este prezentată Comisiei de către statul membru în care societatea de clasificare își are sediul sau are o filială autorizată să elibereze atestate ce indică respectarea de către o construcție navală a cerințelor menționate în anexele II și V în conformitate cu prezenta directivă. Cererea trebuie să fie însoțită de toate informațiile și documentele necesare pentru a verifica îndeplinirea criteriilor de recunoaștere.

(3) Orice stat membru poate prezenta Comisiei o cerere de retragere a recunoașterii în cazul în care consideră că o societate de clasificare nu mai îndeplinește criteriile stabilite în anexa VI. Cererea de retragere trebuie să fie însoțită de documente justificative.

(4) Societățile de clasificare cărora li s-a acordat recunoașterea până la 6 octombrie 2016, în conformitate cu Directiva 2006/87/CE, își păstrează recunoașterea.

▼B

(5) Comisia publică pentru prima dată la 7 octombrie 2017 și ține la zi pe un site adecvat o listă a societăților de clasificare recunoscute în conformitate cu prezentul articol. Statele membre comunică Comisiei orice modificări legate de denumirile sau de adresele societăților de clasificare pentru care au cerut recunoașterea.

Articolul 22

Controlul conformității

(1) Statele membre se asigură că autoritățile lor competente pot controla oricând dacă o construcție navală deține un certificat valabil în conformitate cu articolul 7 și dacă satisface cerințele pentru eliberarea unui astfel de certificat.

În cazul neconformării cu cerințele, autoritățile competente iau măsuri adecvate în conformitate cu alineatele (2)-(5) de la prezentul articol. De asemenea, acestea solicită ca proprietarul construcției navale sau reprezentantul acestuia să ia toate măsurile necesare pentru remedierea situației într-un termen stabilit de autoritățile competente.

Autoritatea competentă care a eliberat certificatul deținut de construcția navală este informată de aceste neconformități în termen de șapte zile de la control.

(2) În cazul în care nu deține un certificat valabil, construcției navale i se poate interzice să continue voiajul.

(3) Dacă pe parcursul controlului constată că construcția navală prezintă un pericol evident pentru persoanele aflate la bord, pentru mediu sau pentru siguranța navigației, autoritățile competente pot să interzică construcției navale să își continue voiajul până când se iau măsurile necesare pentru remedierea situației.

De asemenea, autoritățile competente pot dispune măsuri proporționale care să permită construcției navale să se îndrepte în siguranță, după caz, la terminarea operațiunilor sale de transport, către un loc în care va fi inspectată sau reparată.

(4) Un stat membru care a împiedicat continuarea voiajului unei construcții navale sau care a notificat proprietarului construcției navale sau reprezentantului acestuia intenția sa de a face acest lucru dacă nu se remediază deficiențele constatate informează autoritatea competentă din statul membru care a eliberat certificatul construcției navale sau care l-a reînnoit ultima dată, în termen de șapte zile, cu privire la decizia luată sau pe care intenționează să o ia.

(5) Orice decizie de a întrerupe navigarea unei construcții navale, adoptată în vederea punerii în aplicare a prezentei directive, trebuie să indice în detaliu motivele care stau la baza sa. Decizia respectivă se notifică fără întârziere părții vizate, concomitent cu informațiile despre căile de atac de care dispune în temeiul legislației în vigoare în statul membru în cauză și despre termenele în care acestea pot fi introduse.

Articolul 23

Cerințe tehnice modificate pentru anumite zone

(1) Statele membre pot adopta, după caz, în conformitate cu cerințele Convenției revizuite privind navigația pe Rin, cerințe tehnice suplimentare față de cele menționate în anexele II și V pentru construcțiile

▼B

navale care navighează pe căile navigabile din zonele 1 și 2 de pe teritoriile lor. Astfel de cerinţe suplimentare vizează numai elementele enumerate în anexa III.

(2) Fiecare stat membru poate menţine cerinţe tehnice suplimentare faţă de cele menţionate în anexele II și V în ceea ce privește navele de pasageri care navighează pe căile navigabile interioare neconectate din zona 3. Astfel de cerinţe suplimentare vizează numai elementele enumerate în anexa III.

(3) În cazurile în care aplicarea dispoziţiilor tranzitorii menţionate în anexa II produce o reducere a nivelului standardelor naţionale de siguranţă existente, un stat membru poate renunţa la aplicarea respectivelor dispoziţii tranzitorii în ceea ce privește navele pentru transportul de pasageri care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate. În astfel de situaţii, statul membru în cauză poate impune navelor de pasageri respective care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate să îndeplinească integral cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V de la 30 decembrie 2008.

(4) Statele membre pot permite o aplicare parţială a cerinţelor tehnice sau pot stabili cerinţe tehnice mai flexibile decât cele menţionate în anexele II și V în cazul construcţiilor navale care navighează exclusiv pe căile navigabile din zonele 3 și 4 de pe teritoriile lor. Aplicarea cerinţelor tehnice mai flexibile sau aplicarea parţială a cerinţelor tehnice poate viza numai elementele enumerate în anexa IV.

(5) În cazul în care aplică alineatul (1), (2), (3) sau (4), un stat membru notifică Comisia în această privinţă cu cel puţin șase luni înainte de data preconizată pentru aplicare. Comisia informează în mod corespunzător celelalte state membre.

În cazurile menţionate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare de aprobare a cerinţelor tehnice suplimentare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menţionată la articolul 33 alineatul (2).

(6) Îndeplinirea cerinţelor tehnice modificate în conformitate cu alineatele (1), (2), (3) și (4) se indică în certificatul unional de navigaţie interioară sau în certificatul unional suplimentar de navigaţie interioară.

Articolul 24

Derogări pentru anumite categorii de construcţii navale

(1) Menţinând un nivel adecvat de siguranţă, statele membre pot autoriza derogări de la toate sau o parte din dispoziţiile prezentei directive pentru:

(a) construcţiile navale care navighează pe căi navigabile interioare neconectate;

(b) construcţiile navale a căror capacitate de încărcare nu depășește 350 de tone sau construcţiile navale care nu sunt destinate transportului de mărfuri și care au un deplasament volumetric mai mic de 100 metri cubi, a căror chilă a fost pusă înainte de 1 ianuarie 1950 și care navighează exclusiv pe teritoriul lor.

▼B

(2) Fără a aduce atingere Convenţiei revizuite privind navigaţia pe Rin, statele membre pot autoriza, în ceea ce privește navigaţia pe teritoriul lor, derogări de la prezenta directivă pentru construcţii navale care efectuează voiaje scurte de interes local sau în zone portuare. Derogările, precum și voiajele sau zonele pentru care sunt valabile se indică în certificatul construcţiei navale.

(3) Statele membre notifică Comisiei derogările autorizate în conformitate cu alineatele (1) și (2). Comisia informează în mod corespunzător celelalte state membre.

Articolul 25

Utilizarea noilor tehnologii și derogări pentru construcţii navale specifice

(1) Pentru a se încuraja inovarea și utilizarea de noi tehnologii în navigaţia interioară, Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să permită derogări sau să recunoască echivalenţa dintre specificaţiile tehnice pentru o anumită construcţie navală cu privire la:

(a) eliberarea unui certificat unional de navigaţie interioară care recunoaște utilizarea sau prezenţa la bordul unei construcţii navale a altor materiale, instalaţii sau echipamente sau adoptarea altor aranjamente sau aspecte legate de proiectare decât cele incluse în anexele II și V, cu condiţia să se asigure un nivel echivalent de siguranţă;

(b) eliberarea unui certificat de navigaţie interioară al Uniuni în scop experimental pentru o perioadă limitată, care încorporează noi specificaţii tehnice ce derogă de la cerinţele din anexele II și V, cu condiţia să se asigure un nivel echivalent de siguranţă.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menţionată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Autorităţile competente din statele membre specifică orice derogare sau recunoaștere a echivalenţelor menţionate la alineatul (1) în certificatul unional de navigaţie interioară.

Articolul 26

Dificultăţi

(1) În urma expirării dispoziţiilor tranzitorii referitoare la cerinţele tehnice prevăzute în anexa II, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să permită derogări de la dispoziţiile tranzitorii prevăzute în anexa menţionată care au făcut obiectul dispoziţiilor tranzitorii respective, atunci când cerinţele menţionate sunt dificil de aplicat din punct de vedere tehnic sau când aplicarea lor ar putea necesita costuri disproporţionate.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menţionată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Autorităţile competente din statele membre specifică orice derogări aplicabile menţionate la alineatul (1) în certificatul unional de navigaţie interioară.

▼B

Articolul 27

Registrul echipamentelor omologate de tip

Comisia publică pe un site adecvat un registru al echipamentelor care au fost omologate de tip în conformitate cu anexele II și V.

CAPITOLUL 4

DISPOZIŢII FINALE

Articolul 28

Dispoziţii tranzitorii referitoare la utilizarea documentelor

▼C1

Documentele care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost eliberate de autorităţile competente ale statelor membre în temeiul Directivei 2006/87/CE înainte de 6 octombrie 2018 rămân valabile până la expirarea lor.

▼B

Articolul 29

Construcţii navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE

(1) Certificatul unional de navigaţie interioară se eliberează construcţiilor navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE a Consiliului ([1]), dar care sunt vizate de prezenta directivă în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din prezenta directivă, în urma unei inspecţii tehnice în scopul de a verifica dacă respectiva construcţie navală îndeplinește cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V din prezenta directivă. Inspecţia tehnică respectivă se efectuează la data expirării certificatului actual al construcţiei navale, dar în orice caz nu mai târziu de 30 decembrie 2018.

(2) Orice nerespectare a cerinţelor tehnice menţionate în anexele II și V se indică în certificatul unional de navigaţie interioară. Dacă autorităţile competente consideră că aceste deficienţe nu reprezintă un pericol evident, construcţiile navale menţionate la alineatul (1) de la prezentul articol pot continua să navigheze până la înlocuirea sau modificarea componentelor sau zonelor construcţiei navale certificate ca fiind neconforme cu cerinţele menţionate, după care componentele sau zonele respective respectă cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V.

(3) Înlocuirea pieselor existente cu piese identice sau cu piese echivalente ca tehnologie și concepţie în cadrul reparaţiilor și întreţinerii de rutină nu este considerată drept înlocuire sau modificare în sensul alineatului (2).

(4) În sensul alineatului (2) din prezentul articol, se presupune că există un pericol evident în special atunci când sunt afectate cerinţele privind integritatea structurală, navigarea sau manevrabilitatea ori caracteristicile speciale ale construcţiei navale în conformitate cu cerinţele

([1]) Directiva 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a condiţiilor tehnice pentru navele de navigaţie interioară (JO L 301, 28.10.1982, p. 1).

▼B

tehnice menţionate în anexele II și V. Derogările prevăzute în cerinţele tehnice menţionate în anexele II și V nu sunt considerate drept deficienţe care reprezintă un pericol evident.

Articolul 30

Dispoziţii tranzitorii referitoare la cerinţele temporare în temeiul Directivei 2006/87/CE

Cerinţele temporare adoptate în conformitate cu articolul 1.06 din anexa II la Directiva 2006/87/CE rămân valabile până la expirare.

Articolul 31

Adaptarea anexelor

(1) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 32 în scopul adaptării anexei II pentru a actualiza, fără întârzieri nejustificate, trimiterea la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și pentru a stabili data punerii în aplicare a acestuia.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), atunci când acest lucru este justificat printr-o analiză corespunzătoare și în absenţa unor standarde internaţionale pertinente și actualizate pentru a asigura siguranţa navigaţiei sau în cazul în care modificările procesului decizional al CESNI ar compromite interesele Uniunii, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 32, de modificare a anexei II pentru a furniza cerinţe tehnice adecvate.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexelor III și IV la progresul ştiinţific și tehnic.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexei V în scopul actualizării și simplificării dispoziţiilor administrative.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexei VI pentru modificarea criteriilor de recunoaștere a societăţilor de clasificare în scopul asigurării siguranţei navigaţiei.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32, în vederea actualizării trimiterilor din prezenta directivă la anumite dispoziţii ale anexelor II și V pentru a ţine seama de modificările aduse anexelor respective.

▼B

Articolul 32

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolele 4, 19 și 31 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 6 octombrie 2016. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 4, 19 și 31 poate fi revocată oricând de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 4, 19 și 31 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au exprimat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și către Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 33

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului [1] (denumit în continuare „comitetul”). Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de emitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului.

[1] Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare (JO L 373, 31.12.1991, p. 29).

▼B

Articolul 34

Revizuirea

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, înainte de 7 octombrie 2021, un raport de revizuire a eficacităţii măsurilor introduse de prezenta directivă, în special în ceea ce privește armonizarea cerinţelor tehnice și elaborarea standardelor tehnice aplicabile navigaţiei interioare. Raportul evaluează, de asemenea, mecanismele de cooperare cu organizaţiile internaţionale competente în domeniul navigaţiei interioare. Dacă este cazul, raportul este însoţit de o propunere legislativă menită să raţionalizeze și mai mult cooperarea și coordonarea în vederea stabilirii unor standarde la care să se poată face referire în actele legislative ale Uniunii. Comisia prezintă un raport similar în urma oricăror evoluţii majore în transportul pe căile navigabile interioare.

Articolul 35

Sancţiuni

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancţiunile aplicabile în cazul încălcării dispoziţiilor naţionale adoptate în temeiul prezentei directive și iau măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancţiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporţionale și disuasive.

Articolul 36

Modificarea Directivei 2009/100/CE

Directiva 2009/100/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 1*

Prezenta directivă se aplică navelor destinate transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare, care au o capacitate maximă de încărcare de cel puţin 20 de tone:

(a) cu o lungime mai mică de 20 de metri; și

(b) pentru care produsul dintre lungime (L), lăţime (B) și pescaj (T) este mai mic de 100 de metri cubi.

Prezenta directivă nu aduce atingere Regulamentelor de inspecţie a navelor pe Rin și nici Acordului european privind transportul internaţional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN).”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statele membre pot impune navelor care transportă materiale periculoase astfel cum sunt definite în ADN să respecte cerinţele stabilite în acordul menţionat. Acestea pot solicita, ca dovadă, prezentarea autorizaţiei prevăzute în acordul menţionat.”;

▼B

(b) al doilea paragraf al alineatului (5) se înlocuiește cu următorul text:

„Condiţiile speciale pentru transportul materialelor periculoase sunt considerate ca fiind îndeplinite pe toate căile navigabile din Comunitate atunci când navele îndeplinesc cerinţele din ADN. Dovada respectării cerinţelor respective poate fi făcută prin autorizaţia menţionată la alineatul (4).”

Articolul 37

Transpunerea

(1) Fără a aduce atingere articolului 40, statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 7 octombrie 2018 și actele respective se aplică de la această dată. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă astfel de măsuri, ele conţin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoţite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul dispoziţiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Orice stat membru care, în urma derogărilor autorizate în conformitate cu articolul 24 alineatele (1) și (2), nu deţine construcţii navale vizate de prezenta directivă care navighează pe căile sale navigabile nu are obligaţia de a transpune capitolul 2, articolul 18 alineatul (3) și articolele 20 și 21.

Articolul 38

Abrogare

Directiva 2006/87/CE se abrogă de la 7 octombrie 2018.

Trimiterile la directiva abrogată se înţeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondenţă din anexa VII.

Articolul 39

Intrarea în vigoare

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

Articolul 40

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre, cu excepţia Danemarcei, Estoniei, Irlandei, Greciei, Spaniei, Ciprului, Letoniei, Maltei, Portugaliei, Sloveniei și Finlandei.

▼B

LISTA ANEXELOR

Anexa I:	Lista căilor navigabile interioare ale Uniunii repartizate geografic în zonele 1, 2 și 3
Anexa II:	Cerinţe tehnice minime aplicabile construcţiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 1, 2, 3 și 4
Anexa III:	Domenii în care pot fi adoptate cerinţe tehnice suplimentare aplicabile construcţiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 1 și 2 și pe căile navigabile interioare neconectate din zona 3
Anexa IV:	Domenii care pot face obiectul unor cerinţe tehnice reduse aplicabile construcţiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 3 și 4
Anexa V:	Dispoziţii procedurale detaliate
Anexa VI:	Societăţi de clasificare
Anexa VII:	Tabel de corespondenţă

▼M3

ANEXA I

LISTA CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE ALE UNIUNII REPARTIZATE GEOGRAFIC ÎN ZONELE 1, 2 ȘI 3

CAPITOLUL 1

Zona 1

Franța

În aval de limita transversală a mării în estuarele Senei, Loarei, Girondei și Ronului

Germania

Ems	de la linia care leagă vechiul far Greetsiel și cheiul vestic de la intrarea în port la Eemshaven înspre larg până la 53°30′ latitudine nordică și 6°45′ longitudine estică, și anume ușor în afara zonei de transbordare pentru navele de mărfuri uscate în Alte Ems ([1])

([1]) În cazul navelor al căror port de origine se află în altă parte, este necesar să se țină seama de articolul 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Polonia

Partea Golfului Pomorska la sud de linia care leagă NordPerd de pe insula Rugen și farul Niechorze.

Partea Golfului Gdańska la sud de linia care leagă farul Hel și geamandura care marchează intrarea în portul Baltijsk.

Suedia

Lacul Vänern, delimitat la sud de paralela de latitudine prin baliza Bastungsgrunden.

Lacul Vättern

Brofjorden – Donsö

Zona delimitată de limita continentală sau de limita zonei 2 sau 3 și de o linie trasată de la punctul cel mai sudic al Grötö prin punctul cel mai vestic al Gåsö; punctul cel mai nordic din Hermanö; Hermanö huvud; Vedholmen; Danholmen; centrul Mollön; lumina farului din Räbbehuvud; lumina inferioară a farului din Sankt Olov; punctul cel mai sudic est din Flatholmen; lumina farului din Åstol; lumina farului din Marstrand; lumina farului din Sälö; lumina inferioară a farului din Kågholmen; lumina farului din Tynneskär; lumina farului din Buskärs Knöte; și lumina superioară a farului din Rivö până la lumina farului din Rivö.

Nordul Öregrundsgrepen

Zona dintre continent și Gräsö, delimitată la nord de paralela de latitudine traversând farul Engelska grundet și la sud de paralela longitudinală, trecând prin lumina superioară a farului Öregrund.

Söderarm – Sandhamn

Zona delimitată de limita zonei 2 și de o linie care pornește de la lumina de semnalizare frontală a farului Tyvö prin lumina farului Söderarm; lumina de semnalizare superioară a portului pilot Söderarm; și lumina farului Prästkobben până la baliza Korsö.

Jungfrufjärden

Zona delimitată de limita continentală sau de limita zonei 2 și de o linie trasată de la punctul cel mai vestic al Nämdö prin punctul cel mai vestic al Mörtö-Bunsö până la baliza Ornöhuvud.

▼M3

Mysingen - Landsort

Zona delimitată de limita zonei 2 și de o linie care pornește de la lumina farului Utö prin punctul cel mai sudic al Nåttarö; lumina farului Måsknuv; și lumina farului Viksten până la lumina farului Landsort.

Landsort - Arkö

Zona delimitată de limita continentală sau de limitele zonei 2 sau 3 și de o linie trasată de la lumina farului Landsort prin punctul cel mai sudic al luminii farurilor Enskär și Norra Kränkan până la Marö Kupa.

Golful Valdemarsviken și arhipelagul Gryt

Zona delimitată de limitele continentale sau de limitele zonei 2 și de o linie trasată de la baliza Gubbö Kupa prin lumina farului Häradsskär și lumina farului Hägerökarten până la punctul cel mai sudic al Kvädö.

Kalmar Sound partea nordică – Västervik

Zona delimitată de limita continentală și de o linie trasată de la Hallmare Skackel prin lumina farului Aleskär; lumina farului Idö; lumina farului Idö Stångskär; lumina farului Strupö Ljungskär, poziţia N 57 20,0 E 016 48,0; și baliza cardinală vestică a Enerumsgrund până la punctul cel mai nordic al Öland și mai departe până la coasta de nord-vest a Öland și, la sud, până la paralela N 56 51,00.

Kalmar Sound partea sudică

Zona dintre continent și Öland, delimitată la nord de o linie trasată de la punctul Dunö (pe continent) până la Beijerhamn pe Öland și la sud de paralela N 56 15,00.

Zona 2

Cehia

Barajul lacului Lipno

Germania

Ems	De la linia care traversează Ems în apropiere de intrarea în portul Papenburg care leagă vechea staţie de pompare din Diemen și deschiderea digului de la Halte până la linia de legătură dintre vechiul far Greetsiel și cheiul vestic de la intrarea în port la Eemshaven
Jad	În interiorul liniei care leagă vechiul far din Schillig și turnul bisericii din Langwarden
Weser	De la marginea nord-vestică a podului de cale ferată din Bremen până la linia care leagă turnurile bisericilor din Langwarden și Cappel, inclusiv braţele secundare Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebernarm și Schweiburg
Elba cu Bütztflether Süderelbe (de la kilometrul 0,69 până la vărsarea în Elba), Ruthenstrom (de la kilometrul 3,75 până la vărsarea în Elba), Wischhafener Süderelbe (de la kilometrul 8,03 până la vărsarea în Elba)	De la limita inferioară a portului Hamburg până la linia care leagă baliza sferică din Döse și marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand), inclusiv Nebenelbe și afluenţii Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau și Stör (în fiecare caz de la gura fluviului până la baraj)

▼M3

Meldorfer Bucht	În interiorul liniei care leagă marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand) și capul digului vestic de la Büsum
Eider	De la gura canalului Gieselau (kilometrul 22,64) până la linia care leagă mijlocul fortăreţei (Tränke) și turnul bisericii din Vollerwiek
Canalul Gieselau	De la vărsarea în Eider până la intrarea în canalul Nord-Ostsee
Flensburger Förde	În interiorul liniei care leagă farul Kegnäs și Birknack și la nord de frontiera germano-daneză în Flensburger Förde
Schlei	În interiorul liniei care leagă capetele digului din Schleimünde
Eckernförder Bucht	În interiorul liniei care leagă Bocknis-Eck și vârful din nord-est al continentului în apropiere de Dänisch Nienhof
Kieler Förde	În interiorul liniei care leagă farul din Bülk și monumentul comemorativ al marinei din Laboe
Canalul Nord-Ostsee, inclusiv Audorfer See și Schirnauer See	De la linia care leagă capetele de diguri de la Brunsbüttel până la linia care leagă semnalele luminoase de intrare din Kiel-Holtenau, inclusiv Obereidersee și Enge, Audorfer See, Borgstedter See și Enge, Schirnauer See, Flemhuder See și canalul navigabil din Achterwehrer
Schlei	De la capătul din nord-vest al podului mobil de cale ferată din Lübeck, inclusiv Pötenitzer Wiek, și Dassower See până la linia care leagă capetele de sud spre interior și de nord spre exterior la Travemünde
Leda	De la intrarea în avanportul ecluzei maritime din Leer până la vărsarea în Eems
Hunte	Din portul Oldenburg și de la 140 de metri în aval de Amalienbrücke din Oldenburg până la vărsarea în Weser
Lesum	De la confluenţa dintre Hamme și Wümme (kilometrul 0,00) până la vărsarea în Weser
Este	De la bieful aval al ecluzei Buxtehude (kilometrul 0,25) până la vărsarea în Elba
Lühe	De la bieful aval al Au-Mühle din Horneburg (kilometrul 0,00) până la vărsarea în Elba
Schwinge	De la marginea de nord a ecluzei Salztor din Stade până la vărsarea în Elba

▼M3

Oste	De la 210 m în amonte de linia de mijloc a podului rutier de peste barajul Oste (kilometrul 69,360) până la vărsarea în Elba
Pinnau	De la marginea din sud-vest a podului de cale ferată din Pinneberg până la vărsarea în Elba
Krückau	De la marginea din sud-vest a podului de pe șoseaua Wedenkamp din Elmshorn până la vărsarea în Elba
Stör	De la mira hidrometrică din Rensing până la vărsarea în Elba
Freiburger Hafenpriel	De la marginea estică a ecluzei din Freiburg an der Elbe până la vărsarea în Elba
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff și zona portuară din Wismar	În larg până la linia care leagă Hoher Wieschendorf Huk și farul din Timmendorf și linia care leagă farul din Gollwitz de pe insula Poel și vârful sudic al peninsulei Wustrow
Warnow, inclusiv Breitling și brațele secundare	În aval de Mühlendamm pornind de la marginea nordică a podului Geinitzbrücke din Rostock spre mare până la linia care leagă punctele nordice ale digurilor de vest și est din Warnemünde
Apele împrejmuite de continent, de peninsulele Darß și Zingst și de insulele Hiddensee și Rügen (inclusiv zona portuară Stralsund) Kleine Jasmunder Bodden	Se întinde spre mare între peninsula Zingst și insula Bock: până la paralela 54°26′42″ N, insulele Bock și Hiddensee: până la linia care leagă vârful nordic al insulei Bock și vârful sudic al insulei Hiddensee, insula Hiddensee și insula Rügen (Bug): până la linia care leagă extremitatea sud-estică a Neubessin și Buger Haken
Greifswalder Bodden	Bodden în larg până la linia care leagă vârful estic al Thiessower Haken (Südperd) și vârful estic al insulei Ruden și de acolo până la vârful nordic al insulei Usedom (54°10′37″ N, 13°47′51″ E)
Ryck	Spre est de la podul Steinbecker din Greifswald până la linia de legătură dintre capetele cheiurilor
Apele împrejmuite de continent și de insula Usedom (Peenestrom, inclusiv zona portuară Wolgast, Achterwasser și Oder Haff)	Spre est până la granița cu Republica Polonă în Stettiner Haff
Uecker	De la marginea de sud-vest a podului rutier din Uekermünde până la linia de legătură dintre capetele cheiurilor

Notă: În cazul navelor al căror port de origine se află în alt stat, este necesar să se țină seama de articolul 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

▼M3

Franța

Gironde de la borna kilometrică (BK 48,50) până la partea din aval a podului spre Ile de Patiras, la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe de Grave cu Pointe de Suzac;

Loara de la Cordemais (BK 25) până la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe de Mindin cu Pointe de Penhoët;

Sena de la începutul canalului Tancarville până la limita transversală a mării definită de linia care unește capul Hode, pe malul drept, cu punctul de pe malul stâng în care digul planificat atinge țărmul în aval de Berville;

Vilaine de la barajul Arzal până la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe du Scal cu Pointe du Moustoir;

Lacul Geneva.

Ungaria

Lacul Balaton

Țările de Jos

Dollard

Eems

Waddenzee: inclusiv legăturile cu Marea Nordului

IJsselmeer: inclusiv Markermeer și IJmeer, exceptând Gouwzee

Nieuwe Waterweg și Scheur

Canalul Calland la vest de portul Benelux

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal și porturile legate

Haringvliet și Vuile Gat: inclusiv căile navigabile situate între Goeree Overflakkee, pe de o parte, și Voorne Putten și Hoeksche Waard, pe de altă parte

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer și Brouwerschavensche Gat: inclusiv toate căile navigabile situate între Schouwen Duiveland și Goeree Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Scheldt-ul oriental și Roompot: inclusiv căile navigabile situate între Walcheren, Noord Beveland și Zuid Beveland, pe de o parte, și Schouwen Duiveland și Tholen, pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt Rin

Scheldt și Scheldt ul occidental și gura acestuia de vărsare în mare: inclusiv căile navigabile situate între Zeeland Flanders, pe de o parte, și Walcheren și Zuid-Beveland, pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt Rin

▼M3

Polonia

Laguna Stettin (Szczecin)

Laguna Kamień

Laguna Vistula (Wisła)

Golful Puck

Lacul de acumulare Włocławski

Lacul Śniardwy

Lacul Niegocin

Lacul Mamry

Suedia

Lysekil – Orust – Tjörn

Zona delimitată de limita continentală și de o linie trasată de la Slaggön din Lysekil la Skaftölandet, cu o orientare de 170 de grade; o linie care pornește de la lumina farului Islandsberg până la Lavösund; o linie care pornește de la lumina farului Lyr cu o orientare de 300 de grade și se află la est de Mollösund; o linie de la punctul cel mai sudic al Lyr până la Björholmen; și în partea de nord a Hakefjorden până la linia constituită de paralela de latitudine N 58 01,00.

Arhipelagul sudic Gothenburg

Zona delimitată de limita continentală sau de limita zonei 3 și de o linie trasată de la partea vestică a portului Arendal prin Knippelholmen; lumina farului Rivö, lumina superioară a farului Rivö; baliza Känsö torn; lumina farului Kårholmen; și lumina farului Rättarens până la Askims nabbe.

Öregrund – Norrtälje

Zona dintre continent și Gräsö, delimitată la nord de paralela longitudinală care trece prin lumina de semnalizare superioară a farului Öregrund și delimitată spre mare de o linie între Äspskäret și lumina farului Råstensudde; de o linie care traversează Singsundet; de podurile care traversează Fygdströmmen; de o linie de la Dejeudden prin lumina farului Arholma până la lumina farului Tyvö.

Norrtälje – Nämdö

Zona delimitată de limita continentală și de limitele zonei 2 sau 3 și de o linie care pornește de la lumina farului Tyvö light trecând prin lumina farului Idskär-skobben; punctul cel mai vestic al Svartlöga; lumina farului Stenkobbsgrund, baliza Korsö; și punctul cel mai vestic al Nämdö până la punctul cel mai sudic din Björnö.

Dalarö – Torö

Zona delimitată de limita continentală și de o linie trasată de la Klacknäset prin baliza Ornöhuvud; Näset la Ornö; punctul cel mai nordic din Utö; lumina farului Utö; lumina farului Älvsnabben; Norra Stegholmen; Yttre Gården; Valbruted pe Järflotta; și Långsudden pe Järflotta până la punctul cel mai estic de pe Torö.

Torö – Oxelösund

Zona delimitată de limita continentală sau de limitele zonei 3 și de o linie care pornește de la biserica de pe Torö și trece prin lumina farului Fifång; lumina farului Kockehällan; Lacka Torn; punctul cel mai estic al Kittelö; lumina farului Trutbådan, lumina farului Beten; și baliza Femörehuvud până la Svartudden la nord de lumina superioară a farului Kungshamn.

▼M3

Arhipelagul Bråviken, Slätbaken și Östergötland

Zona delimitată de continent (în vestul Bråviken de la podul Hamnbron din Norrköping; în vestul Slätbaken, de la ecluza lui Mem) și printr-o linie trasată de la lumina farului Gullängsberget prin baliza Arkö; Marö Kupa; baliza Kupa Klint; punctul cel mai vestic al Birkskär; și baliza Gubbö Kupa până la Dalaudde la sud de Orren.

Kalmar Sound partea centrală

Zona delimitată la vest de continent, la est de Öland, la nord de paralela N 56 51,00 și la sud de o linie care leagă punctul Dunö (pe continent) de Beijerhamn de pe Öland.

CAPITOLUL 2

Zona 3

Belgia

Scheldt – partea maritimă (în aval de rada Anvers)

Bulgaria

Dunărea: de la kilometrul 845,650 la kilometrul 374,100

Cehia

Lacuri artificiale: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice și Nové Mlýny III

Lacuri de exploatare de pietriș cu nisip: Ostrožná Nová Ves și Tovačov

Germania

Dunărea	De la Kelheim (kilometrul 2 414,72) până la frontiera germano-austriacă la Jochenstein
Rinul cu Lampertheimer Altrhein (de la kilometrul 4,75 până la Rin), Altrhein Stockstadt-Erfelden (de la kilometrul 9,80 până la Rin)	De la frontiera germano-elveţiană până la frontiera germano-neerlandeză
Elba (Norderelbe) inclusiv Süderelbe en Köhlbrand	De la gura canalului Elba-Seiten până la limita inferioară a portului Hamburg
Müritz	

Franţa

Adour de la Bec du Gave până la mare;

Aulne de la ecluza de la Châteaulin până la limita transversală a mării definită de Passage de Rosnoën;

Blavet de la Pontivy până la Pont du Bonhomme;

Canalul Calais;

Charente de la podul de la Tonnay-Charente până la limita transversală a mării definită de linia care trece prin centrul farului din aval de pe malul stâng și prin centrul Fort de la Pointe;

Dordogne de la confluenţa cu Lidoire până la Bec d'Ambès;

Garonne de la podul de la Castet en Dorthe până la Bec d'Ambès;

▼M3

Gironde de la Bec d'Ambès până la linia transversală la BK 48,50 și trecând prin vârful din aval al Ile de Patiras;

Hérault de la portul Bessan până la mare, până la limita superioară a liniei tidale;

Isle de la confluența cu Dronne până la confluența cu Dordogne;

Loara de la confluența cu Maine până la Cordemais (BK 25);

Marna de la podul de la Bonneuil (BK 169bis900) și ecluza de la St Maur până la confluența cu Sena;

Rinul

Nive de la barajul Haïtze de la Ustaritz până la confluența cu Adour;

Oise de la ecluza Janville până la confluența cu Sena;

Orb de la Sérignan până la mare, până la limita superioară a liniei tidale;

Ronul de la frontiera cu Elveția până la mare, cu excepția Petit Rhône;

Saône de la podul Pont de Bourgogne până la Chalon-sur-Saône la confluența cu Ronul;

Sena de la ecluza de la Nogent-sur-Seine până la începutul canalului Tancarville;

Sèvre Niortaise de la ecluza de la Marans până la limita transversală a mării de partea cealaltă a postului de pază de la gura râului;

Somme de la latura din aval a podului Pont de la Portelette de la Abbeville până la viaductul căii ferate Noyelles–Saint-Valéry-sur-Somme;

Vilaine de la Redon (BK 89,345) până la barajul Arzal;

Lacul Amance;

Lacul Annecy;

Lacul Biscarosse;

Lacul Bourget;

Lacul Carcans;

Lacul Cazaux;

Lacul Der-Chantecoq;

Lacul Guerlédan;

Lacul Hourtin;

Lacul Lacanau;

Lacul Orient;

Lacul Pareloup;

Lacul Parentis;

Lacul Sanguinet;

Lacul Serre-Ponçon;

Lacul Temple.

▼M3

Croaţia

Dunărea: de la kilometrul 1 295 + 500 la kilometrul 1 433 + 100

Râul Dráva: de la kilometrul 0 la kilometrul 198 + 600

Râul Sava: de la kilometrul 210 + 800 la kilometrul 594 + 000

Râul Kupa: de la kilometrul 0 la kilometrul 5 + 900

Râul Una: de la kilometrul 0 la kilometrul 15

Ungaria

Dunărea: de la kilometrul 1 812 la kilometrul 1 433

Dunărea Moson: de la kilometrul 14 la kilometrul 0

Dunărea Szentendre: de la kilometrul 32 la kilometrul 0

Dunărea Ráckeve: de la kilometrul 58 la kilometrul 0

Râul Tisa: de la kilometrul 685 la kilometrul 160

Râul Dráva: de la kilometrul 198 la kilometrul 70

Râul Bodrog: de la kilometrul 51 la kilometrul 0

Râul Kettős-Körös: de la kilometrul 23 la kilometrul 0

Râul Hármas-Körös: de la kilometrul 91 la kilometrul 0

Canalul Sió: de la kilometrul 23 la kilometrul 0

Lacul Velence

Lacul Fertő

Ţările de Jos

Rinul

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, Portul IJmuiden, zona portuară Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordsche Kil, Boven Merwede, Waal, canalul Bijlandsch, Boven Rijn, canalul Pannersdensch, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canalul Amsterdam-Rin, Veerse Meer, canalul Scheldt Rin până la gura de vărsare în Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse în aval de Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (la est de portul Benelux), Hartel-kanaal

Austria

Dunărea: de la frontiera cu Germania până la frontiera cu Slovacia

Inn: de la gura de vărsare până la hidrocentrala din Passau-Ingling

Traun: de la gura de vărsare până la kilometrul 1,80

Enns: de la gura de vărsare până la kilometrul 2,70

March: până la kilometrul 6,00

Polonia

Râul Biebrza de la estuarul canalului Augustowski până la estuarul râului Narwia

Râul Brda de la punctul de legătură cu canalul Bydgoski în Bydgoszcz până la estuarul râului Vistula (Wisła)

▼M3

Râul Bug de la estuarul râului Muchawiec până la estuarul râului Narwia

Lacul Dąbie până la frontiera cu apele maritime interne

Canalul Augustowski de la legătura cu râul Biebrza până la frontiera statului, împreună cu toate lacurile situate de-a lungul cursului canalului

Canalul Bartnicki de la lacul Ruda Woda până la lacul Bartężek, inclusiv lacul Bartężek

Canalul Bydgoski

Canalul Elbląski de la lacul Druzno până la lacul Jeziorak și lacul Szeląg Wielki, inclusiv acestea, și lacurile situate pe cursul canalului, și drumul secundar în direcţia Zalewo de la lacul Jeziorak până la lacul Ewingi, inclusiv

Canalul Gliwicki și canalul Kędzierzyński

Canalul Jagielloński de la legătura cu râul Elbląg până la râul Nogat

Canalul Łączański

Canalul Ślesiński, inclusiv lacurile situate pe traseul acestuia și lacul Gopło

Canalul Żerański

Râul Martwa Wisła de la râul Wisła din Przegalina până la frontiera cu apele maritime interne

Râul Narew de la gura de vărsare a râului Biebrza la gura de vărsare a râului Wisła, împreună cu Lacul Zegrzyński

Rîul Nogat de la râul Vistula până la estuarul lagunei Vistula

Râul Noteć (superior) de la lacul Gopło până la legătura cu canalul Górnonotecki și canalul Górnonotecki, și râul Noteć (inferior) de la legătura cu canalul Bydgoski până la estuarul râului Warta

Rîul Nysa Łużycka din Gubin până la estuarul râului Oder (Odra)

Râul Oder din orașul Racibórz până la legătura cu râul Oder de est care devine râul Regalica începând de la tăierea de cot Klucz-Ustowo, împreună cu râul respectiv și brațele secundare ale acestuia până la lacul Dąbie, precum și un traseu secundar al râului Oder de la ecluza din Opatowice până la ecluza din orașul Wrocław

Râul Oder de vest de la barajul din Widuchowa (704,1 km ai râului Oder) până la frontiera cu apele maritime interioare, inclusiv brațele secundare, precum și tăierea de cot Klucz-Ustowo care leagă râul Oder de est cu râul Oder de vest

Râul Parnica și tăierea de cot Parnicki de la râul Oder de vest până la frontiera cu apele maritime interioare

Râul Pisa de la lacul Roś până la estuarul râului Narew

Râul Szkarpawa de la râul Vistula până la estuarul lagunei Vistula

Râul Warta de la lacul Ślesińskie până la estuarul râului Oder

Sistemul Wielkie Jeziora Mazurskie, cuprinzând lacurile care sunt legate de râurile și canalele ce reprezintă un traseu principal de la lacul Roś (inclusiv) din Pisz până la canalul Węgorzewski (inclusiv) din Węgorzewo, împreună cu lacurile: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty și Święcajty, și canalele Giżycki, Niegociński și Piękna Góra, și o prelungire secundară a lacului Ryńskie (inclusiv) din Ryn până la lacul Nidzkie (până la 3 km, care formează graniţa cu rezervaţia naturală „lacul Nidzkie”), împreună cu lacurile Bełdany, Guzianka Mała și Guzianka Wielka

▼M3

Râul Vistula de la estuarul râului Przemsza până la legătura cu canalul Łączański, precum și de la gura de vărsare a acestui canal în Skawina până la estuarul râului Vistula și până la golful Gdańsk, cu excepţia lacului artificial Włocławski

România

Dunărea: de la frontiera sârbo-română (kilometrul 1 075) până la Marea Neagră pe braţul Sulina

Canalul Dunăre-Marea Neagră (64,410 kilometri lungime): de la gura de confluenţă cu fluviul Dunărea, la kilometrul 299,300 al Dunării de la Cernavodă (respectiv kilometrul 64,410 al Canalului), până la portul Constanţa Sud-Agigea (kilometrul „0” al Canalului).

Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari (34,600 kilometri lungime): de la gura de confluenţă cu Canalul Dunăre-Marea Neagră, la kilometrul 29,410 de la Poarta Albă (respectiv kilometrul 27,500 al Canalului), până la portul Midia (kilometrul „0” al Canalului).

Slovacia

Dunărea: de la kilometrul 1 880,26 la kilometrul 1 708,20

Canalul Dunărea: de la kilometrul 1 851,75 la kilometrul 1 811,00

Râul Váh: de la kilometrul 0,00 la kilometrul 70,00

Râul Morava: de la kilometrul 0,00 la kilometrul 6,00

Râul Bodrog: de la kilometrul 49,68 la kilometrul 64,85

Lacuri artificiale: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suedia

Lacul Mälaren

Saltsjön, porturile Stockholm și Värmdölandet

Zona de la punctele de vărsare ale lacului Mälaren din Stockholm, respectiv Norrström, Slussen și Hammarbyslussen, care este delimitată de continent și de podul Lidingöbron, și de o linie care trece prin lumina farului Elfviksgrund cu o orientare de 135-315 grade; o linie între Mellangårdsholmen și Högklevsudde în Baggensfjärden; Örsundet între Ingarö și Fågelbrolandet; o linie de la Rönnäsudd prin lumina farului Tegelhällan și lumina farului Runö până la Talatta pe Djurö; o linie care traversează Vindöström, între Vindö și Värmdölandet; și, în afară de aceasta, de insulele din zonă.

Canalul Södertälje și porturile Södertälje

Canalul Södertälje și porturile Södertälje, mărginite spre nord de ecluza Södertälje și spre sud de paralela N 59°09′00″.

Canalul Trollhätte, Göta älv și Nordre älv

Zona cuprinsă între paralela de latitudine prin baliza Bastugrund din partea de sud a lacului Vänern până la podul Älvsborg și râul Nordre älv până la paralela longitudinală prin E 11°45′00″.

Canalul Göta

La est de la ecluza Mem până la podul Motala, inclusiv lacul Asplången, lacul Roxen și lacul Boren; la vest, de la paralela de longitudine prin lumina Rödesund Norra Yttre de la Karlsborg până la ecluza Sjötorp, inclusiv sistemul lacurilor prin care trece canalul.

▼**M2**

ANEXA II

CERINȚE TEHNICE MINIME APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONELE 1, 2, 3 ȘI 4

Cerinţele tehnice aplicabile construcţiilor navale sunt cele stabilite în standardul ES-TRIN 2019/1.

▼B

ANEXA III

DOMENII ÎN CARE POT FI ADOPTATE CERINȚE TEHNICE SUPLIMENTARE APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONELE 1 ȘI 2 ȘI PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE NECONECTATE DIN ZONA 3

Toate cerințele tehnice suplimentare adoptate de un stat membru în temeiul articolului 23 alineatele (1) și (2) din prezenta directivă pentru construcțiile navale care navighează pe teritoriul respectivului stat membru se limitează la următoarele domenii:

1. Definiții

   — Necesare înțelegerii cerințelor suplimentare

▼M1

2. Rezistență și stabilitate

   — Consolidarea structurii și stabilitate

   — Certificatul/atestatul din partea unei societăți de clasificare recunoscute

▼B

3. Distanță de siguranță și bord liber

   — Bordul liber

   — Distanța de siguranță

4. Etanșeitatea deschiderilor din corpul navei și a suprastructurilor

   — Suprastructurile

   — Ușile

   — Ferestrele și hublourile

   — Capacele gurilor de magazie

   — Alte deschideri (tubulaturi de ventilație, tubulaturi de evacuare etc.)

5. Echipamente

   — Ancore și lanțuri de ancoră

   — Lumini de navigare

   — Semnale sonore

   — Compas

   — Radar

   — Instalații de emisie-recepție

   — Echipamente de salvare

   — Disponibilitatea hărților de navigație

6. Dispoziții suplimentare pentru navele de pasageri

   — Stabilitate (forța vântului, criterii)

   — Echipamente de salvare

   — Bordul liber

   — Distanța de siguranță

   — Vizibilitatea din timonerie

7. Convoaie și transportul containerelor

   — Conectare împingător nava-barjă

   — Stabilitatea construcțiilor navale sau a barjelor care transportă containere

▼**M1**

8. Mașini
   - — Sisteme de direcţie
   - — Arbore port-elice și accesorii
   - — Motoare de propulsie, cuplaje și accesorii
   - — Prezenţa propulsorului prova
   - — Instalaţii de santină și de stingere a incendiilor
   - — Surse de energie electrică de avarie și instalaţii electrice
   - — Certificat/atestat din partea unei societăţi de clasificare recunoscute

▼B

ANEXA IV

DOMENII CARE POT FACE OBIECTUL UNOR CERINȚE TEHNICE REDUSE APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONELE 3 ȘI 4

Toate cerințele tehnice reduse permise de un stat membru în temeiul articolului 23 alineatul (4) din prezenta directivă pentru navele care navighează exclusiv pe căile navigabile din zona 3 sau din zona 4 de pe teritoriul respectivului stat membru se limitează la următoarele domenii:

Zona 3

— Echipamente de ancorare, inclusiv lungimea lanțurilor de ancoră

— Viteza (înainte)

— Mijloace de salvare colectivă

— Standard cu două compartimente

— Vizibilitatea din timonerie

Zona 4

— Echipamente de ancorare, inclusiv lungimea lanțurilor de ancoră

— Viteza (înainte)

— Mijloace de salvare

— Situația 2 de compartimentare

— Vizibilitatea din timonerie

— Sistem secundar independent de propulsie

▼B

ANEXA V

DISPOZIŢII PROCEDURALE DETALIATE

Articolul 2.01

Organisme de inspecţie

(1) Organismele de inspecţie sunt înfiinţate de statele membre.

(2) Organismele de inspecţie sunt formate dintr-un președinte și din experţi.

Din fiecare organism fac parte cel puţin următorii:

(a) un funcţionar din administraţie responsabil cu navigaţia interioară;

(b) un expert în proiectarea navelor de navigaţie interioară și a motoarelor acestora;

▼M1

(c) un expert nautic ce deţine un brevet de comandant de navă pentru căi navigabile interioare, care îl autorizează pe deţinător să conducă nava care urmează să fie inspectată;

(d) un expert în construcţii navale tradiţionale pentru inspecţia construcţiilor navale tradiţionale.

▼B

(3) Președintele și experţii din cadrul fiecărui organism sunt desemnaţi de autorităţile din statul membru în care a fost înfiinţat organismul respectiv. În momentul în care își preiau atribuţiile, președintele și experţii declară în scris că își vor îndeplini obligaţiile în mod pe deplin independent. Funcţionarii nu au obligaţia de a face nici o declaraţie.

(4) Organismele de inspecţie pot fi asistate de experţi specialiști în conformitate cu dispoziţiile naţionale aplicabile.

Articolul 2.02

(Fără obiect)

Articolul 2.03

Prezentarea construcţiei navale pentru inspecţie

(1) Proprietarul sau reprezentantul acestuia prezintă construcţia navală fără încărcătură, curată și echipată. După caz, proprietarul oferă asistenţă în timpul inspecţiei, de exemplu, pune la dispoziţie o ambarcaţiune de serviciu adecvată și personal și descoperă părţi ale corpului sau instalaţii care nu sunt direct accesibile sau vizibile.

(2) Cu ocazia primei inspecţii, organismul de inspecţie solicită o inspecţie pe uscat. Inspecţia pe uscat nu se mai face în cazul în care se prezintă un certificat de clasificare sau un certificat eliberat de o societate de clasificare recunoscută care dovedește că respectiva construcţie îndeplinește cerinţele prevăzute sau în cazul în care se prezintă un certificat care dovedește că o altă autoritate competentă a efectuat deja o inspecţie pe uscat în alte scopuri. În cazul unei inspecţii periodice sau al unei inspecţii prevăzute la articolul 14 din prezenta directivă, organismul de inspecţie poate solicita o inspecţie pe uscat.

În timpul primei inspecţii a motonavelor sau a convoaielor sau atunci când s-au efectuat modificări semnificative la echipamentul de propulsie sau de guvernare, organismul de inspecţie efectuează voiaje de încercare.

(3) Este posibil ca organismul de inspecţie să solicite și alte încercări operaţionale, precum și alte documente doveditoare. Prezenta dispoziţie se aplică, de asemenea, în timpul realizării construcţiei navale.

▼B

Articolul 2.04

(Fără obiect)

Articolul 2.05

(Fără obiect)

Articolul 2.06

(Fără obiect)

Articolul 2.07

Menţiuni şi modificări în certificatul unional de navigaţie interioară

(1) Proprietarul unei construcţii navale sau reprezentantul acestuia comunică autorităţii competente orice modificare a numelui sau orice schimbare a proprietarului, orice remăsurare, precum şi orice modificare a înmatriculării sau a portului de origine şi trimite autorităţii respective certificatul unional de navigaţie interioară, în vederea modificării.

(2) Orice autoritate competentă poate completa sau modifica certificatul unional de navigaţie interioară.

(3) În cazul în care completează sau modifică un certificat unional de navigaţie interioară, autoritatea competentă în cauză comunică acest lucru autorităţii competente care a eliberat respectivul certificat unional de navigaţie interioară.

Articolul 2.08

(Fără obiect)

Articolul 2.09

Inspecţie periodică

(1) Construcţia navală face obiectul unei inspecţii periodice înainte de expirarea certificatului unional de navigaţie interioară.

(2) Autoritatea competentă stabileşte o nouă perioadă de valabilitate a certificatului unional de navigaţie interioară în funcţie de rezultatele inspecţiei efectuate.

(3) Perioada de valabilitate se menţionează în certificatul unional de navigaţie interioară şi se comunică autorităţii care a eliberat respectivul certificat unional de navigaţie interioară.

(4) În cazul în care, în locul prelungirii perioadei de valabilitate, un certificat unional de navigaţie interioară este înlocuit cu o nouă versiune, certificatul unional anterior de navigaţie interioară se restituie autorităţii competente care l-a eliberat.

Articolul 2.10

Inspecţie la cerere

Proprietarul unei construcţii navale sau reprezentantul acestuia poate solicita oricând o inspecţie în mod voluntar.

Solicitării respective i se dă curs.

Articolul 2.11

(Fără obiect)

Articolul 2.12

(Fără obiect)

Articolul 2.13

(Fără obiect)

▼B

Articolul 2.14

(Fără obiect)

Articolul 2.15

Cheltuieli

Proprietarul unei construcţii navale sau reprezentantul acestuia suportă toate costurile aferente inspecţiei construcţiei navale și eliberării certificatului unional de navigaţie interioară, în funcţie de un tarif special stabilit de fiecare stat membru.

Articolul 2.16

Informarea

Autoritatea competentă poate permite persoanelor care dovedesc un interes bine justificat să ia cunoștință de conţinutul unui certificat unional de navigaţie interioară și le poate pune la dispoziţie extrase sau copii legalizate ale certificatelor unionale de navigaţie interioară, menţionând statutul de autenticitate al respectivelor documente.

Articolul 2.17

Registrul certificatelor unionale de navigaţie interioară

(1) Autorităţile competente păstrează, în original sau în copie, toate certificatele unionale de navigaţie interioară pe care le-au eliberat și introduc în acestea orice informaţie sau modificare, precum și orice anulare sau înlocuire a certificatelor unionale de navigaţie interioară. Acestea actualizează în mod corespunzător registrul menţionat la articolul 17 din prezenta directivă.

(2) În vederea aplicării măsurilor administrative de menţinere a siguranţei și a uşurinţei în navigare, precum și în vederea implementării articolelor 2.02-2.15 din prezenta anexă, precum și a articolelor 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 și 22 din prezenta directivă, se va permite accesul la registru, numai pentru citire, în conformitate cu modelul stabilit în anexa II, autorităţilor competente din alte state membre, state semnatare ale Convenţiei de la Mannheim, și, în măsura în care se garantează un nivel echivalent de securitate, ţărilor terţe, pe baza unor acorduri administrative.

Articolul 2.18

Numărul european unic de identificare a navei

(1) Numărul european unic de identificare a navei (ENI) este format din opt cifre arabe, conform anexei II la prezenta directivă.

(2) În cazul în care construcţia navală nu posedă, în momentul eliberării certificatului unional de navigaţie interioară, un ENI, acesta se atribuie construcţiei navale de către autoritatea competentă a statului membru în care construcţia navală a fost înmatriculată sau își are portul de origine.

În ceea ce privește construcţiile navale aparţinând statelor în care nu este posibilă atribuirea unui ENI, ENI care urmează să fie introdus în certificatul unional de navigaţie interioară se atribuie de autoritatea competentă care eliberează respectivul certificat unional de navigaţie interioară.

(3) Proprietarul construcţiei navale sau reprezentantul acestuia solicită autorităţii competente atribuirea unui ENI. Proprietarul sau reprezentantul acestuia răspunde și de aplicarea pe construcţia navală a ENI care este introdus în certificatul unional de navigaţie interioară.

Articolul 2.19

(Fără obiect)

Articolul 2.20

Notificări

Fiecare stat membru sau autorităţile competente ale acestuia notifică Comisiei și celorlalte state membre sau celorlalte autorităţi competente următoarele:

▼B

(a) denumirile și adresele serviciilor tehnice care, împreună cu autoritatea națională competentă din respectivul stat membru, sunt responsabile pentru aplicarea anexei II;

(b) fișa datelor prevăzută în anexa II pentru tipurile de instalații de tratare a apei de la bordul navei pentru care s-a eliberat o aprobare de la ultima notificare;

(c) aprobările de tip recunoscute pentru instalațiile de tratare a apei de la bordul navei bazate pe standarde diferite de cele prevăzute în anexa II pentru utilizarea pe căile navigabile naționale ale statelor membre;

(d) eventuala retragere a unei aprobări de tip pentru instalațiile de tratare a apei de la bordul navei și motivele acestei retrageri, în termen de o lună de la această retragere;

(e) orice ancoră specială autorizată, ca urmare a unei cereri de reducere a masei ancorei, precizând denumirea tipului și reducerea autorizată a masei ancorei. Autoritatea competentă acordă solicitantului autorizația la cel puțin trei luni de la transmiterea notificării către Comisie, cu condiția să nu existe obiecții din partea Comisiei;

(f) echipamentele radar de navigație și indicatoarele vitezei de giratie pentru care au emis aprobări de tip. Notificarea în cauză include numărul de aprobare de tip atribuit, precum și denumirea tipului, numele producătorului, numele deținătorului aprobării de tip și data aprobării de tip;

(g) autoritățile competente responsabile pentru aprobarea firmelor specializate care pot efectua instalarea, înlocuirea, repararea sau întreținerea echipamentelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de giratie.

▼B

ANEXA VI

SOCIETĂŢI DE CLASIFICARE

Criterii de recunoaștere a societăţilor de clasificare

Societăţile de clasificare care doresc să obţină recunoașterea în temeiul articolului 21 din prezenta directivă îndeplinesc următoarele criterii:

1. societatea de clasificare trebuie să poată dovedi prin documente o experienţă vastă în materie de proiectare și construcţie a navelor de navigaţie interioară. Societatea de clasificare dispune de norme și reglementări cuprinzătoare pentru proiectarea, construcţia și inspecţia periodică a navelor de navigaţie interioară, în special pentru calculul stabilităţii în conformitate cu partea 9 din regulamentele anexate la ADN, conform anexei II. Respectivele norme și reglementări trebuie publicate cel puţin în limba engleză, franceză, germană sau olandeză și se actualizează și se îmbunătăţesc permanent prin programe de cercetare și dezvoltare. Normele și reglementările trebuie să nu contravină dispoziţiilor dreptului Uniunii sau acordurilor internaţionale în vigoare;

2. societatea de clasificare își publică anual registrul navelor;

3. societatea de clasificare nu este controlată de proprietarii de nave, de constructorii de nave sau de terţii care desfășoară o activitate comercială în domeniul proiectării, fabricării, echipării, reparării, exploatării sau asigurării navelor. Veniturile societăţii de clasificare nu depind de o singură activitate comercială;

4. sediul societăţii de clasificare sau o filială autorizată să hotărască și să acţioneze în toate domeniile care intră în sfera sa de acţiune în temeiul normelor care reglementează transportul pe căi navigabile interioare se află într-unul din statele membre;

5. societatea de clasificare și experţii săi au o bună reputaţie în ceea ce privește transportul pe căi navigabile interioare; experţii sunt în măsură să facă dovada abilităţilor lor profesionale. Ei își desfășoară activitatea în baza responsabilităţii societăţii de clasificare;

6. societatea de clasificare dispune de suficient personal tehnic, de conducere, de asistenţă, de inspecţie și de cercetare, proporţional cu sarcinile de îndeplinit și cu numărul de nave clasificate, care asigură și dezvoltarea capacităţii și actualizarea reglementărilor. Ea dispune de inspectori în cel puţin un stat membru;

7. societatea de clasificare se guvernează pe baza unui cod etic;

8. societatea de clasificare este condusă și administrată astfel încât să se asigure confidenţialitatea informaţiilor cerute de un stat membru;

9. societatea de clasificare este pregătită să furnizeze unui stat membru informaţiile pertinente;

10. conducerea societăţii de clasificare își definește și documentează politica și obiectivele în materie de calitate, precum și angajamentul de a le respecta și s-a asigurat că politica menţionată anterior este înţeleasă, pusă în aplicare și menţinută la toate nivelurile societăţii de clasificare;

11. societatea de clasificare elaborează, implementează și menţine un sistem eficace de calitate internă, bazat pe părţile corespunzătoare din standardele de calitate recunoscute pe plan internaţional și conform cu EN ISO/IEC 17020:2004, astfel cum este interpretat prin cerinţele programului IACS de certificare a sistemelor de calitate. Sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administraţia statului în care se află sediul sau sucursala societăţii de clasificare prevăzute la punctul 4, care, printre altele, se asigură că:

▼B

(a) normele și reglementările societăţii de clasificare sunt stabilite și menţinute în mod sistematic;

(b) normele și reglementările societăţii de clasificare sunt respectate;

(c) sunt îndeplinite cerinţele activităţii statutare pentru care este autorizată societatea de clasificare;

(d) responsabilităţile și autoritatea ce revin membrilor personalului a căror activitate influenţează calitatea serviciilor societăţii de clasificare, precum și relaţiile dintre acești membri ai personalului sunt definite și documentate;

(e) întreaga activitate se desfășoară în condiţii controlate;

(f) există un sistem de supraveghere care monitorizează acţiunile și activitatea inspectorilor și a personalului tehnic și administrativ angajat de societatea de clasificare;

(g) cerinţele cu privire la principala activitate statutară pentru care este autorizată societatea de clasificare sunt aplicate sau supervizate direct numai de către inspectorii săi sau de către inspectorii altor societăţi de clasificare recunoscute;

(h) este implementat un sistem de calificare a inspectorilor și de actualizare permanentă a cunoștinţelor acestora;

(i) se păstrează înregistrări care demonstrează respectarea standardelor cerute în domeniile în care sunt furnizate serviciile, precum și funcţionarea eficientă a sistemului de calitate; și

(j) în toate locaţiile există un sistem extins de audituri interne planificate și documentate cu privire la activităţile legate de calitate;

12. sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administraţia statului membru în care se află sediul sau sucursala societăţii de clasificare, după cum se prevede la punctul 4;

13. societatea de clasificare se angajează să își adapteze cerinţele ţinând cont de directivele corespunzătoare ale Uniunii și să furnizeze Comisiei toate informaţiile relevante în timp util;

14. societatea de clasificare se angajează să consulte periodic societăţile de clasificare deja recunoscute pentru a garanta echivalenţa standardelor lor tehnice și a implementării acestora și să permită participarea reprezentanţilor unui stat membru și a altor părţi interesate la dezvoltarea normelor și a reglementărilor sale.

▼B

ANEXA VII

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2006/87/CE	Prezenta directivă
—	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
—	Articolul 3
Articolul 1	Articolul 4
—	Articolul 5
Articolul 9	Articolul 6 alineatele (1) și (3)
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 6 alineatele (2) și (4)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 6 alineatul (5)
Articolul 3	Articolul 7
Articolul 4	Articolul 8
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 9
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 10
Articolul 14	Articolul 11
Articolul 13	Articolul 12
Articolul 12	Articolul 13
Articolul 15	Articolul 14
Articolul 16	Articolul 15
Articolul 18	Articolul 16
—	Articolul 17
—	Articolul 18
—	Articolul 19
Articolul 10	Articolul 20
—	Articolul 21
Articolul 17	Articolul 22
Articolul 5	Articolul 23
Articolul 6 a fost eliminat prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1])	—
Articolul 7 alineatele (1)-(3)	Articolul 24
—	Articolul 25
—	Articolul 26
—	Articolul 27
—	Articolul 28
Articolul 8 alineatele (2) și (3)	Articolul 29
—	Articolul 30

▼B

Directiva 2006/87/CE	Prezenta directivă
Articolul 20 alineatul (1)	Articolul 31
Articolul 20 alineatul (2)	—
Articolul 22	—
—	Articolul 32
Articolul 19	Articolul 33
—	Articolul 34
Articolul 24	Articolul 35
Articolul 21	Articolul 36
Articolul 23	Articolul 37 alineatele (1) și (2)
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 37 alineatul (3)
—	Articolul 38
—	Articolul 39
Articolul 25	—
Articolul 26	—
Articolul 27	Articolul 40

([1]) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).