



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.9.2013
COM(2013) 622 final

2013/0302 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiająca wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi
śródlądowej i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Dyrektywą Rady 82/714/EWG z dnia 4 października 1982 r. ustanawiającą wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej¹ wprowadzono ujednolicone warunki wystawiania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej we wszystkich państwach członkowskich z wyjątkiem żeglugi na Renie. Wymagania techniczne określone w załącznikach do dyrektywy 82/714/EWG zawierają zasadniczo wymagania zawarte w Przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie w wersji zatwierdzonej w 1982 r. przez Centralną Komisję ds. Żeglugi na Renie (CKŻR).

Warunki i wymagania techniczne mające zastosowanie przy wydawaniu świadectw zdolności żeglugowej zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie podlegają od tamtej pory regularnej aktualizacji w odniesieniu do najnowszych typów statków i uznaje się je za odzwierciedlające najnowsze osiągnięcia w zakresie rozwoju technologicznego. Z uwagi na warunki konkurencji oraz wymogi bezpieczeństwa pożądane było, zwłaszcza w interesie promowania harmonizacji na poziomie europejskim, ustanowienie ram takich wymagań technicznych dla całej unijnej sieci wodnej śródlądowej. Dlatego też w dyrektywie 2006/87/WE², która zastąpiła dyrektywę 82/714/EWG, zapewniono, aby unijne świadectwa zdolności żeglugowej potwierdzające pełną zgodność wszystkich typów jednostek z wymienionymi powyżej zaktualizowanymi wymaganiami technicznymi były ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE, w tym na Renie, oraz aby świadectwa wydawane w żegludze na Renie były ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE.

Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2006/87/WE jednostki pływające po Renie (rejon R) muszą posiadać:

- świadectwo wystawione zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie; albo
- wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej wystawione lub odnowione po dniu 30 grudnia 2008 r. i poświadczające całkowitą zgodność jednostki z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku II do dyrektywy 2006/87/WE, co do których stwierdzono, że są one równoważne z wymaganiami technicznymi określonymi w zastosowaniu wyżej wymienionej konwencji, zgodnie z obowiązującymi zasadami i procedurami, bez uszczerbku dla przepisów przejściowych w sekcji załącznika II dotyczącej „Przepisów przejściowych i końcowych”.

Trudno jest jednakże zachować równoważność obu świadectw. Są one związane z dwoma różnymi systemami ram prawnych, z których każdy funkcjonuje w oparciu o osobne zestawy norm zgodnie ze swoimi własnymi szczególnymi zasadami i procedurami.

W interesie bezpieczeństwa oraz aby stworzyć równe warunki działania, konieczne jest podjęcie kroków w kierunku opracowania pojedynczego, jednolitego zestawu

¹ Dz.U. L 301 z 28.10.1982, s. 1–66.

² Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG, Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1–260.

norm technicznych. W ten sposób podniesiono by poziom pewności prawa i zapewniono możliwość wprowadzania w rozsądnym terminie technicznych zmian nadążających za postępem technicznym, tak aby zapewnić podtrzymanie wysokich norm bezpieczeństwa na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE oraz aby nie ograniczać innowacji w przedmiotowym sektorze.

Ponieważ oba przywołane powyżej systemy prawa funkcjonują w oparciu o własne zasady i procedury, pojedynczy, jednolity zestaw norm technicznych wypracować można jedynie stopniowo. W ramach pierwszego kroku ważne jest oddzielenie zasad dotyczących podejmowania decyzji od zasad o ogólniejszym proceduralnym lub technicznym charakterze – niezwiązanych z UE. W bieżącej wersji dyrektywy przepisy te nie zostały wyraźnie rozdzielone, przez co trudno jest opracować pojedynczą normę techniczną mającą zastosowanie do obu systemów prawnych.

W ramach drugiego kroku istotne byłoby ustanowienie odpowiednich struktur, które umożliwiłyby UE i CKŻR opracowanie i utrzymanie jednolitych wspólnych norm technicznych. Należy zatem utworzyć specjalną strukturę, która posiadać będzie niezbędną wiedzę fachową pozwalającą jej opracować normy techniczne, w ramach współpracy państw członkowskich UE i CKŻR oraz z udziałem innych zainteresowanych organizacji międzynarodowych. W tym celu służby Komisji i Sekretariat Generalny CKŻR podpisały w dniu 22 maja 2013 r. porozumienie administracyjne, w którym obie strony wyraziły zamiar ustanowienia odpowiednio specjalnej komisji pod auspicjami CKŻR. W skład komisji wejdą eksperci reprezentujący państwa członkowskie UE i CKŻR oraz odpowiednia liczba przedstawicieli innych zainteresowanych stron.

Zadaniem przedmiotowej komisji powinno być opracowanie norm technicznych. Specjalna komisja – po jej utworzeniu – mogłaby rozpocząć prace nad rozwojem norm technicznych. W niniejszym wniosku umożliwia się uwzględnienie przez Komisję norm technicznych opracowanych przez tę specjalną komisję poprzez odniesienie do jej norm przy dostosowywaniu wymagań technicznych zawartych w dyrektywie do postępu technicznego lub do efektów pracy organizacji międzynarodowych.

Gdyby – zgodnie z porozumieniem administracyjnym z dnia 22 maja 2013 r. – CKŻR postąpiła w taki sam sposób przy dostosowywaniu Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie, umożliwiając zawieranie w tych przepisach odniesień do norm nowej specjalnej komisji, procedury administracyjne dotyczące utrzymania norm technicznych odnoszących się do statków żeglugi śródlądowej zostałyby bardziej uproszczone oraz osiągnięto by pełną jednolitość norm między systemami prawnymi UE i Renu.

Ponadto niektóre zmiany związane są z faktem, że dyrektywa 2006/87/WE zmieniana jest po raz pierwszy od czasu wejścia w życie Traktatu z Lizbony; konieczne było wprowadzenie nowych zasad dotyczących uprawnień przekazanych i wykonawczych.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

Dnia 1 marca 2013 r. Komisja zwołała posiedzenie z udziałem dyrektorów odpowiadających za żeglugę śródlądową w organach administracyjnych państw członkowskich i w EOG oraz sekretarzy generalnych komisji rzecznych. Uczestnicy posiedzenia odnieśli się zasadniczo pozytywnie do ogólnego podejścia do zmiany

systemu zarządzania w celu usprawnienia procesu aktualizacji norm technicznych dla żeglugi śródlądowej.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

W kontekście dyrektywy 2006/87/WE wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej ustanowiono w załączniku II. Wniosek dotyczący dyrektywy zakłada reorganizację treści załączników w celu zapewnienia, aby obejmowały one jedynie aspekty o charakterze technicznym lub proceduralnym. Aspekty dotyczące mechanizmu podejmowania decyzji zostały włączone do głównego tekstu dyrektywy. Dotyczy to następujących przepisów:

- Równoważność i odstępstwa (art. 18), Zmiany w załącznikach (art. 22),
- Przeprowadzanie inspekcji technicznych (art. 9).

Podejście przyjęte w niniejszym wniosku zakłada przekazanie Komisji uprawnień w zakresie dostosowywania załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego i naukowego lub do zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR.

W szczególności Komisja powinna zostać uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu dostosowania załączników, w tym zmienienia wzorów dokumentów określonych w załącznikach do niniejszej dyrektywy i przyjęcia lub zmienienia instrukcji służbowych.

Ponadto – aby zapewnić jednolite warunki do wdrażania niniejszej dyrektywy – Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze umożliwiające jej dopuszczanie określonych odstępstw od wymagań technicznych dla specjalnych jednostek, uznawanie instytucji klasyfikacyjnych oraz zatwierdzanie określonych dodatkowych wymagań technicznych dla określonych rejonów, które nie są połączone z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu finansowego na budżet Unii. Niektóre działania mające związek z niniejszą dyrektywą zostaną sfinansowane na mocy innych aktów podstawowych.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**ustanawiająca wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą⁵, a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶ ustanowiono ujednolicone warunki wystawiania świadectw technicznych dla statków żeglugi śródlądowej w całej unijnej sieci wodnej śródlądowej.
- (2) Wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po Renie ustanawia Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CKŻR).
- (3) Wymagania techniczne określone w załącznikach do dyrektywy 2006/87/WE zawierają w większości warunki zawarte w Przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie w wersji zatwierdzonej w 2004 r. przez CKŻR. Warunki i wymagania techniczne dotyczące wydawania świadectw zdolności żeglugowej zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie podlegają regularnej aktualizacji i uznaje się je za odzwierciedlające najnowsze osiągnięcia rozwoju technologicznego.
- (4) Utrzymanie dwóch odrębnych zestawów zasad – osobno dla świadectw wystawianych na mocy art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie i dla unijnych świadectw zdolności żeglugowej – nie zapewnia pewności i bezpieczeństwa prawa.
- (5) Aby osiągnąć ujednolicenie na poziomie unijnym oraz zapobiec zaburzaniu konkurencji i zróżnicowaniu poziomu bezpieczeństwa, należy stosować i regularnie aktualizować takie same wymagania techniczne dla całej unijnej sieci wodnej śródlądowej.
- (6) Ponieważ KCŻR zdobyła znaczącą wiedzę fachową w zakresie aktualizowania wymagań technicznych mających zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej,

³ Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s.[...].

⁵

⁶ Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG, Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

wiedzę tę należy w pełni wykorzystać z pożytkiem dla śródlądowych dróg wodnych w UE.

- (9) Unijne świadectwa zdolności żeglugowej poświadczające pełną zgodność jednostek z wymaganiami technicznymi powinny być ważne na wszystkich śródlądowych drogach wodnych w UE.
- (10) Warunki wydawania uzupełniających unijnych świadectw zdolności żeglugowej przez państwa członkowskie na potrzeby operacji na drogach wodnych rejonów 1 i 2 (obszary przyujściowe) i operacji na drogach wodnych rejonu 4 należy dodatkowo uspoźnić.
- (11) W interesie bezpieczeństwa normy należy ujednolicić na wysokim szczeblu oraz w taki sposób, aby nie odbyło się to ze szkodą dla norm bezpieczeństwa na śródlądowych drogach wodnych w UE. Państwom członkowskim należy jednak umożliwić – po konsultacji z Komisją – ustanawianie szczególnych przepisów dotyczących dodatkowych lub złagodzonych wymagań technicznych dotyczących określonych rejonów, pod warunkiem że tego rodzaju środki ograniczać się będą do szczególnych obszarów określonych w załącznikach III i IV.
- (12) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania odstępstw od przepisów niniejszej dyrektywy w określonych przypadkach związanych z żeglownymi drogami wodnymi, które nie są połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego, lub z określonymi jednostkami, które pływają wyłącznie po krajowych drogach wodnych.
- (13) Państwa członkowskie – po uzyskaniu zgody Komisji – powinny także mieć możliwość stosowania odstępstw od przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do specjalnych jednostek, aby uwzględnić w ten sposób podejścia alternatywne, promować innowacje lub zapobiegać ponoszeniu nieracjonalnych kosztów.
- (15) Unijne świadectwo zdolności żeglugowej powinno być wydawane jednostkom, które przeszły inspekcję techniczną przed dopuszczeniem do eksploatacji. Taka inspekcja techniczna powinna służyć sprawdzeniu, czy dana jednostka spełnia wymagania techniczne określone w niniejszej dyrektywie. Właściwe organy państw członkowskich powinny zostać uprawnione do przeprowadzania dodatkowych inspekcji w dowolnej chwili w celu sprawdzenia, czy stan fizyczny danej jednostki odpowiada unijnym świadectwom zdolności żeglugowej.
- (16) Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej powinien być określany indywidualnie w każdym przypadku, w ramach określonych terminów oraz stosownie do kategorii danej jednostki.
- (17) Należy – w określonych granicach – ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące wymiany, odnowienia, przedłużenia okresu ważności i wydawania nowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej, aby zachować wysoki poziom bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.
- (18) Środki ustalone w dyrektywie 2009/100/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ muszą pozostać w mocy w odniesieniu do statków nieobjętych niniejszą dyrektywą.
- (19) W przypadku jednostki dopuszczonej do eksploatacji, która nie posiada jeszcze unijnego świadectwa zdolności żeglugowej w chwili przechodzenia pierwszej

⁷ Dyrektywa 2009/100/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 września 2009 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. L 259 z 2.10.2009, s. 8.

inspekcji technicznej na mocy zaktualizowanych wymagań technicznych ustanowionych niniejszą dyrektywą, należy zastosować system przejściowy.

- (20) Aby zapewnić szczegółowe zasady stosowania wymagań technicznych w spójny sposób, należy wydać wiążące instrukcje służbowe.
- (21) Z przyczyn związanych z bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej i równoważnością świadectw należy uwzględnić zmiany w wymaganiach technicznych. W tym celu Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, aby mogła ona dostosowywać załączniki do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego i naukowego lub do zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR. Szczególnie istotne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) Aby uwzględnić podejścia alternatywne, promować innowacje, zapobiegać ponoszeniu nieracjonalnych kosztów, zapewnić efektywny proces wydawania świadectw lub uwzględnić regionalną specyfikę, Komisji należy przekazać uprawnienia wykonawcze w zakresie dopuszczania określonych odstępstw od wymagań technicznych dla specjalnych jednostek, uznawania instytucji klasyfikacyjnych oraz zatwierdzania dodatkowych lub złagodzonych wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających w określonych rejonach, które nie są połączone z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego. Uprawnienia te należy wykonywać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady⁸.
- (26) Należy zatem uchylić dyrektywę 2006/87/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Klasyfikacja dróg wodnych

Do celów niniejszej dyrektywy, unijne śródlądowe drogi wodne zostają sklasyfikowane w następujący sposób:

- a) Rejony 1, 2, 3 i 4:
 - (i) rejony 1 i 2: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 1;
 - (ii) rejon 3: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 2;
 - (iii) rejon 4: drogi wodne wymienione w załączniku I rozdział 3;
- b) rejon R: te spośród dróg wodnych, o których mowa w lit. a), dla których wydaje się świadectwa zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, w brzmieniu tego artykułu z dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

⁸

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję, Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Artykuł 2

Definicje i zakres stosowania

1. Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:
 - a) „jednostka” oznacza statek lub urządzenie pływające;
 - b) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub statek pełnomorski;
 - c) „holownik” oznacza statek zbudowany specjalnie do wykonywania operacji holowniczych;
 - d) „pchacz”: oznacza statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;
 - e) „statek pasażerski”: oznacza statek wycieczkowy lub kabinowy zbudowany i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
 - f) „urządzenie pływające”: oznacza konstrukcję pływającą ze znajdującymi się na niej urządzeniami roboczymi, takimi jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;
 - g) „jednostka rekreacyjna”: oznacza statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych;
 - h) „wyporność objętościowa”: oznacza zanurzoną objętość statku w m³;
 - i) „długość (L)”: oznacza maksymalną długość kadłuba w m, bez steru i bukszprytu;
 - j) „szerokość (B)”: oznacza maksymalną szerokość kadłuba w m, mierzoną do zewnętrznej strony poszycia kadłuba (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);
 - k) „zanurzenie (T)”: oznacza pionową odległość w m od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych stałych elementów do poziomowi wodnicy maksymalnego zanurzenia;
 - l) „instytucja klasyfikacyjna”: oznacza instytucję klasyfikacyjną, która została uznana zgodnie z kryteriami i procedurami, o których mowa w art. 9;
 - m) „unijne świadectwo zdolności żeglugowej”: oznacza świadectwo, które właściwy organ wydaje statkowi żeglugi śródlądowej, stwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi niniejszej dyrektywy.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących jednostek:
 - a) statków o długości (L) 20 metrów i dłuższych;
 - b) statków, dla których iloczyn długości (L), szerokości (B) i zanurzenia (T) wynosi co najmniej 100 m³.
3. Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do następujących jednostek:
 - a) holowników i pchaczy przeznaczonych do holowania lub pchania jednostek, o których mowa w ust.1, lub urządzeń pływających, bądź do przemieszczania takich jednostek lub urządzeń pływających w sprzężeniu burtowym;
 - b) statków przeznaczonych do przewozu ponad 12 pasażerów, nie licząc załogi;
 - c) urządzeń pływających.
4. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do następujących jednostek:
 - a) promów;

- b) okrętów wojennych;
- c) statków pełnomorskich, w tym pełnomorskich holowników i pchaczy, które:
- (i) pływają lub stoją w akwenach wód pływowych;
 - (ii) pływają czasowo po śródlądowych drogach wodnych, pod warunkiem że posiadają:
 - świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) lub równoważne świadectwo, świadectwo zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. lub równoważne świadectwo, oraz międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (IOPP) potwierdzający zgodność z przepisami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL); lub
 - w przypadku statków pasażerskich, które nie są objęte wszystkimi konwencjami, o których mowa w pierwszym tiret: certyfikat dotyczący reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich wydany zgodnie z dyrektywą Rady 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (wersja przekształcona)⁹; lub
 - w przypadku jednostek rekreacyjnych, które nie są objęte wszystkimi konwencjami, o których mowa w pierwszym tiret: świadectwo kraju, pod którego banderą pływa dana jednostka.

Artykuł 3

Obowiązek posiadania świadectwa

1. Jednostki pływające po śródlądowych drogach wodnych Unii wymienione w art. 1 muszą posiadać:
 - a) podczas pływania po drogach wodnych rejonu R:
 - świadectwo wystawione zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze po Renie; albo
 - unijne świadectwo zdolności żeglugowej poświadczające całkowitą zgodność jednostki, nie naruszając przepisów przejściowych załącznika II, z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku II, co do których stwierdzono, że są one równoważne z wymaganiami technicznymi określonymi w zastosowaniu poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, zgodnie z obowiązującymi zasadami i procedurami;
 - b) podczas pływania po innych drogach wodnych — unijne świadectwo zdolności żeglugowej, w odpowiednich przypadkach wraz ze specyfikacją, o której mowa w art. 5.
2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest sporządzane zgodnie z wzorem określonym w załączniku V część I i wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu dokonania zmian w tym wzorze w przypadku gdy okaże się to konieczne ze względu

⁹ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

na potrzebę uwzględnienia postępu naukowego i technicznego, uproszczenia wymagań administracyjnych lub uwzględnienia zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR.

Artykuł 4

Uzupełniające unijne świadectwa zdolności żeglugowej

1. Wszystkie jednostki posiadające ważne świadectwo wydane zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie mogą, z zastrzeżeniem przepisów art. 5 ust. 5 niniejszej dyrektywy, pływać po drogach wodnych Unii posiadając jedynie to świadectwo.
2. Wszystkie jednostki posiadające świadectwo, o którym mowa w ust. 1, muszą jednakże posiadać również uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej:
 - a) podczas pływania po drogach wodnych rejonów 3 i 4, jeżeli chcą korzystać ze złączonych wymagań technicznych dla tych dróg wodnych;
 - b) podczas pływania po drogach wodnych rejonów 1 i 2 lub, jeżeli chodzi o statki pasażerskie, podczas pływania po drogach wodnych rejonu 3, które nie są połączone z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego, jeżeli zgodnie z art. 5 ust. 1, 2 i 3 dane państwo członkowskie przyjęło dla tych dróg wodnych dodatkowe wymagania techniczne.
3. Uzupełniające unijne świadectwo zdolności żeglugowej sporządzane jest zgodnie ze wzorem określonym w załączniku V część II i wydawane przez właściwe organy krajowe po przedłożeniu świadectwa, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z warunkami określonymi przez organy właściwe w sprawach dotyczących danych dróg wodnych. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu dokonania zmian w tym wzorze w przypadku gdy okaże się to konieczne ze względu na potrzebę uwzględnienia postępu naukowego i technicznego, uproszczenia wymagań administracyjnych lub uwzględnienia zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR.

Artykuł 5

Dodatkowe lub ograniczone wymagania techniczne dla niektórych rejonów

1. Państwa członkowskie mogą, po konsultacji z Komisją, w odpowiednich przypadkach, zgodnie z wymaganiami poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, przyjąć na swoim terytorium dodatkowe wymagania techniczne wykraczające poza wymagania określone w załączniku II, dla jednostek pływających po drogach wodnych rejonów 1 i 2.
2. Każde państwo członkowskie może utrzymać dodatkowe wymagania techniczne wykraczające poza wymagania określone w załączniku II w odniesieniu do statków pasażerskich pływających na jego terytorium po drogach wodnych rejonu 3 niepołączonych z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego. Państwa członkowskie mogą przyjąć tego rodzaju nowe dodatkowe wymagania techniczne zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 3. Dodatkowe wymagania mogą obejmować jedynie elementy wymienione w załączniku III.
3. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o proponowanych dodatkowych wymaganiach przynajmniej sześć miesięcy przed ich przewidywanym wejściem w życie i informuje pozostałe państwa członkowskie.

Komisja zatwierdza dodatkowe wymagania techniczne w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

4. Zgodność z dodatkowymi wymaganiami jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 3, lub, jeżeli zastosowanie ma art. 4 ust. 2, w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. Taki dowód spełniania wymagań uznawany jest w odpowiednim rejonie dróg wodnych Unii.
5. W przypadku gdy zastosowanie przepisów przejściowych określonych w załączniku II rozdział 24a spowodowałoby obniżenie istniejących krajowych norm bezpieczeństwa, państwo członkowskie może odstąpić od stosowania tych przepisów przejściowych w odniesieniu do statków pasażerskich żeglugi śródlądowej pływających po jego śródlądowych drogach wodnych, które nie są połączone z żeglownymi śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego. W takich okolicznościach państwo członkowskie może wymagać, aby statki pływające po jego niepołączonych, śródlądowych drogach wodnych w pełni spełniały wymagania techniczne określone w załączniku II począwszy od dnia 30 grudnia 2008 r.

Państwo członkowskie korzystające z możliwości, o której mowa w akapicie pierwszym, informuje Komisję i inne państwa członkowskie o swojej decyzji i przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat odpowiednich norm krajowych mających zastosowanie do statków pasażerskich pływających po jego śródlądowych drogach wodnych.

Zgodność z wymaganiami państwa członkowskiego w odniesieniu do żeglugi po jego niepołączonych śródlądowych drogach wodnych jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 3, lub, jeżeli ma zastosowanie art. 4 ust. 2, w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

6. Jednostki pływające tylko po drogach wodnych rejonu 4 kwalifikują się do objęcia złagodzonymi wymaganiami określonymi w załączniku II na wszystkich drogach wodnych tego regionu. Zgodność ze złagodzonymi wymaganiami jest zaznaczana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 3.
7. Państwa członkowskie mogą, po konsultacji z Komisją, zezwolić na częściowe stosowanie wymagań technicznych lub ustanowić wymagania techniczne łagodniejsze od tych określonych w załączniku II dla jednostek pływających wyłącznie po drogach wodnych rejonów 3 i 4 na ich terytorium.

Złagodzone lub częściowo stosowane wymagania techniczne mogą obejmować jedynie elementy wymienione w załączniku IV. Jeżeli właściwości techniczne jednostki odpowiadają złagodzonym lub częściowo stosowanym wymaganiom technicznym, zaznacza się to w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej lub, jeżeli ma zastosowanie art. 4 ust. 2, w uzupełniającym unijnym świadectwie zdolności żeglugowej.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o złagodzeniu lub częściowym stosowaniu wymagań technicznych określonych w załączniku II przynajmniej sześć miesięcy przed ich wejściem w życie i informują pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 6 **Odstępstwa**

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwa od stosowania całej lub części niniejszej dyrektywy wobec:
 - a) statków, holowników, pchaczy oraz urządzeń pływających przemieszczających się po żeglownych drogach wodnych, które nie są połączone śródlądową drogą wodną z drogami wodnymi innych państw członkowskich;
 - b) jednostek o nośności nieprzekraczającej 350 ton lub nieprzeznaczonych do transportu towarów, o wyporności objętościowej poniżej 100 m³, zwodowanych przed dniem 1 stycznia 1950 r. i pływających wyłącznie po krajowych drogach wodnych.
2. Państwa członkowskie mogą zezwolić - w odniesieniu do żeglugi po swoich krajowych drogach wodnych - na odstępstwa od stosowania jednego lub więcej przepisów niniejszej dyrektywy w przypadku ograniczonej liczby rejsów o zasięgu lokalnym lub żeglugi na obszarach portowych. Te odstępstwa oraz rejsy bądź obszary, których one dotyczą, są określane w świadectwie jednostki.
3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i 2, oraz informują pozostałe państwa członkowskie.
4. Państwo członkowskie, które w wyniku odstępstw, na które zezwolono zgodnie z ust. 1 i 2, nie posiada jednostek podlegających przepisom niniejszej dyrektywy pływających na swoich drogach wodnych, nie jest zobowiązane do stosowania art. 8, 9 i 11.

Artykuł 7 **Wydawanie unijnych świadectw zdolności żeglugowej**

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest dla jednostek zwodowanych po dniu [data transponowania niniejszej dyrektywy], po inspekcji technicznej przeprowadzonej przed dopuszczeniem danej jednostki do eksploatacji, mającej na celu sprawdzenie, czy jednostka spełnia wymagania techniczne określone w załączniku II.
2. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej wydawane jest dla jednostek wyłączonych z zakresu stosowania dyrektywy 82/714/EWG, ale objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 2 ust. 2 i 3, po inspekcji technicznej przeprowadzonej po wygaśnięciu aktualnego świadectwa jednostki, jednak nie później niż dnia 30 grudnia 2018 r., mającej na celu sprawdzenie, czy jednostka spełnia wymagania techniczne określone w załączniku II.

Każda niezgodność z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku II jest odnotowywana w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. O ile właściwe organy uznają, że usterki te nie stanowią oczywistego zagrożenia, jednostki, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego artykułu, mogą dalej pływać do czasu, aż części lub przestrzenie jednostki, wymienione w świadectwie jako niezgodne z tymi wymaganiami, zostaną wymienione lub przerobione; od tego momentu wymienione lub przerobione części muszą być zgodne z wymaganiami załącznika II.
3. W rozumieniu niniejszego artykułu oczywiste zagrożenie występuje w szczególności w przypadku naruszenia wymagań dotyczących stabilności konstrukcji budowanych

statków, żeglowności, właściwości manewrowych lub szczególnych cech danej jednostki, zgodnie z wymaganiami technicznymi, o których mowa w załączniku II. Odstępstw dopuszczonych w wymaganiach technicznych załącznika II nie uznaje się za usterki stanowiące oczywiste zagrożenie.

Zastąpienie podczas rutynowych napraw i konserwacji istniejących części częściami identycznymi lub o równoważnej technologii i wzorze nie jest uważane za zastąpienie w rozumieniu niniejszego artykułu.

4. Zgodność jednostki z dodatkowymi wymaganiami, o których mowa w art. 5 ust. 1, 2 i 3, jest sprawdzana w miarę potrzeby podczas inspekcji technicznych przewidzianych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu lub podczas inspekcji technicznej przeprowadzanej na wniosek właściciela jednostki.

Artykuł 8

Właściwe organy

1. Unijne świadectwa zdolności żeglugowej mogą być wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego.
2. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej i powiadamia o nim Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
3. Właściwe organy prowadzą rejestr wszystkich wystawionych przez siebie unijnych świadectw zdolności żeglugowej, zgodnie z wzorem określonym w załączniku VI. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu dokonania zmian w tym wzorze ze względu na potrzebę uwzględnienia postępu naukowego i technicznego, uproszczenia wymagań administracyjnych lub uwzględnienia zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKZR.

Artykuł 9

Przeprowadzanie inspekcji technicznych

1. Inspekcje techniczne, o których mowa w art. 7, przeprowadzane są przez właściwe organy. Organ te mogą odstąpić od poddania danej jednostki inspekcji technicznej w całości lub w części, jeżeli z ważnego poświadczenia zgodności wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną jasno wynika, że jednostka ta spełnia w pełni lub częściowo wymagania techniczne załącznika II.
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu uznania instytucji klasyfikacyjnej, która spełnia kryteria wymienione w załączniku VII, lub w celu cofnięcia uznania, zgodnie z procedurą przewidzianą w ust. 3 i 4. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 25 ust. 2.
3. Wniosek o uznanie musi zostać przekazany Komisji przez państwo członkowskie, w którym dana instytucja klasyfikacyjna ma swoją siedzibę lub posiada instytucję zależną uprawnioną do wydawania poświadczeń zgodności potwierdzających spełnienie wymagań załącznika II przez daną jednostkę zgodnie z niniejszą dyrektywą. Wraz z przedmiotowym wnioskiem przekazuje się wszelkie informacje oraz dokumentację wymaganą do ustalenia, czy spełnione są kryteria uznania.

Każde państwo członkowskie może domagać się przeprowadzenia przesłuchania lub przedstawienia dodatkowych informacji bądź dokumentacji.

4. Każde państwo członkowskie może przekazać Komisji wniosek o cofnięcie uznania, jeżeli uzna, że dana instytucja klasyfikacyjna przestała spełniać kryteria określone w załączniku VII. Wniosek o cofnięcie uznania przekazuje się wraz z dokumentacją dowodową.
5. Do momentu uzyskania uznania zgodnie z niniejszą dyrektywą instytucje klasyfikacyjne, które zostały uznane i dopuszczone przez państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r.¹⁰, uważa się za uznane jedynie w odniesieniu do statków, które pływają wyłącznie po drogach wodnych danego państwa członkowskiego.
6. Komisja publikuje i uaktualnia wykaz instytucji klasyfikacyjnych uznanych zgodnie z niniejszym artykułem.
7. Każde państwo członkowskie sporządza wykaz wskazujący organy właściwe do przeprowadzania inspekcji technicznych i powiadamia o nim Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
8. Każde państwo członkowskie przestrzega wymagań szczegółowych dotyczących organów inspekcyjnych i wniosku o przeprowadzenie inspekcji określonych w załączniku II.

Artykuł 10

Ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej wydanych nowo zbudowanym statkom zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy określa właściwy organ i wynosi on nie więcej niż:
 - a) pięć lat w przypadku statków pasażerskich;
 - b) dziesięć lat w przypadku wszystkich innych jednostek.Okres ważności wpisuje się do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.
2. W przypadku jednostek dopuszczonych do eksploatacji przed inspekcją techniczną właściwy organ określa okres ważności unijnego świadectwa zdolności żeglugowej indywidualnie w każdym przypadku, stosownie do wyników inspekcji. Nie może on jednak przekroczyć terminów określonych w ust. 1.
3. Każde państwo członkowskie może, w przypadkach określonych w załączniku II, wydawać tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej. Tymczasowe unijne świadectwa zdolności żeglugowej są sporządzane zgodnie ze wzorem określonym w części III załącznika V. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w celu dokonania zmian w tym wzorze ze względu na potrzebę uwzględnienia postępu naukowego i technicznego, uproszczenia wymagań administracyjnych lub uwzględnienia zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR.

¹⁰ Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.

Artykuł 11

Wymiana unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Każde państwo członkowskie określa warunki wymiany unijnego świadectwa zdolności żeglugowej, które zostało utracone lub uległo zniszczeniu.

Artykuł 12

Odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Unijne świadectwo zdolności żeglugowej jest odnawiane po upływie okresu ważności zgodnie z warunkami określonymi w art. 7.
2. Do celów odnawiania unijnych świadectw zdolności żeglugowej, w odniesieniu do jednostek stosuje się przepisy przejściowe przewidziane w rozdziałach 24 i 24a załącznika II, a odnawianie to następuje na określonych tam warunkach.

Artykuł 13

Przedłużanie ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Ważność unijnego świadectwa zdolności żeglugowej może zostać wyjątkowo przedłużona bez inspekcji technicznej zgodnie z załącznikiem II przez organy, które wydały lub odnowiły to świadectwo. Przedłużenie ważności jest odnotowywane w tym świadectwie.

Artykuł 14

Wydawanie nowych unijnych świadectw zdolności żeglugowej

W przypadku znaczących zmian lub napraw, które mają wpływ na stabilność konstrukcji statku, żeglowność, właściwości manewrowe lub szczególne cechy jednostki zgodnie z załącznikiem II, przed odbyciem następnego rejsu jednostka jest ponownie poddawana inspekcji technicznej przewidzianej w art. 7. Po tej inspekcji wydawane jest nowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej określające parametry techniczne jednostki lub istniejące świadectwo jest odpowiednio zmieniane. Jeżeli świadectwo to jest wydawane w państwie członkowskim innym niż to, które wydało lub odnowiło pierwotne świadectwo, właściwy organ, który wydał lub odnowił świadectwo, jest odpowiednio informowany w ciągu jednego miesiąca.

Artykuł 15

Odmowa wydania lub odnowienia oraz cofnięcie unijnych świadectw zdolności żeglugowej

1. Wszelkie decyzje o odmowie wydania lub odnowienia unijnego świadectwa zdolności żeglugowej są uzasadniane. Właściciel jednostki jest powiadamiany o decyzji, jak również o procedurze odwoławczej oraz o terminach, którymi jest ona obwarowana, w danym państwie członkowskim.
2. Ważne unijne świadectwo zdolności żeglugowej może zostać cofnięte przez właściwy organ, który je wydał lub odnowił, jeżeli jednostka przestała spełniać wymagania techniczne w nim określone.

Artykuł 16

Dodatkowe inspekcje

1. Właściwe organy państwa członkowskiego mogą w dowolnym czasie sprawdzić, czy jednostka posiada ważne świadectwo zgodnie z warunkami niniejszej dyrektywy i

czy spełnia wymagania w nim określone lub czy nie stanowi oczywistego zagrożenia dla osób znajdujących się na jej pokładzie, dla środowiska lub dla bezpieczeństwa żeglugi. Właściwe organy stosują niezbędne środki zgodnie z ust. 25.

2. Jeśli organy te ustalą w trakcie inspekcji, że jednostka nie posiada świadectwa lub świadectwo znajdujące się na jednostce jest nieważne, bądź że jednostka nie spełnia wymagań określonych w świadectwie, jednakże taka nieważność albo niespełnienie wymagań nie stanowią oczywistego zagrożenia, właściciel jednostki lub jego przedstawiciel podejmuje wszelkie środki niezbędne do naprawienia zaistniałej sytuacji. Organ, który wystawił świadectwo lub który ostatnio je odnowił, jest zawiadamiany o sprawie w ciągu siedmiu dni.
3. Jeżeli – po przeprowadzeniu inspekcji – przedmiotowe organy ustalą, że jednostka stanowi oczywiste zagrożenie dla osób znajdujących się na jej pokładzie, dla środowiska lub dla bezpieczeństwa żeglugi, mogą one wstrzymać wykonywanie rejsu przez tę jednostkę do czasu podjęcia kroków niezbędnych do naprawienia zaistniałej sytuacji.

Mogą one również określić środki, które umożliwią bezpieczną kontynuację rejsu przez jednostkę, w stosownych przypadkach po zakończeniu operacji transportowych, do miejsca, gdzie zostanie ona poddana inspekcji lub naprawiona. Organ, który wystawił świadectwo lub który ostatnio je odnowił, jest zawiadamiany o sprawie w ciągu siedmiu dni.
4. Państwo członkowskie, które wstrzymało wykonywanie rejsu przez daną jednostkę lub zawiadomiło jej właściciela o takim zamiarze, w przypadku gdy stwierdzone usterki nie zostaną naprawione, zawiadamia w ciągu siedmiu dni o podjęciu lub zamiarze podjęcia przedmiotowej decyzji organ państwa członkowskiego, który wystawił świadectwo lub ostatnio je odnowił.
5. Każda decyzja o przerwaniu rejsu jednostki podjęta w zastosowaniu niniejszej dyrektywy musi zostać dokładnie uzasadniona. Jest ona niezwłocznie doręczana zainteresowanej stronie wraz z pouczeniem o procedurze odwoławczej przysługującej tej stronie zgodnie z przepisami obowiązującymi w danym państwie członkowskim oraz o terminach, którymi jest ona obwarowana.

Artykuł 17

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku

Właściwy organ, który wydał unijne świadectwo zdolności żeglugowej, wraz z tym świadectwem nadaje jednolity europejski numer identyfikacyjny statku zgodnie z rozdziałem 2 załącznika II.

Artykuł 18

Równoważność i odstępstwa

1. Państwa członkowskie mogą zwrócić się do Komisji o przyjęcie aktów wykonawczych dopuszczających przyjmowanie odstępstw lub uznających równoważność specyfikacji technicznych dla określonych jednostek w zakresie:
 - a) stosowania lub obecności na pokładzie jednostki innych materiałów, instalacji lub elementów wyposażenia, bądź przyjmowania innych aspektów projektowych lub innych rozwiązań niż te ujęte w załączniku II;

- b) wydawania unijnych świadectw zdolności żeglugowej do celów testowych na ograniczony okres, które obejmować będą nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od wymagań części II załącznika II, pod warunkiem, że specyfikacje te zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa;
- c) stosowania – przez organy inspekcyjne – odstępstw, w odniesieniu do statków pasażerskich, dotyczących przestrzeni przewidzianych do wykorzystania przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, w sytuacji gdy stosowanie wymagań szczególnych określonych w rozdziale 15 załącznika II zostało uznane za trudne z praktycznego punktu widzenia lub wiąże się z nieracjonalnymi kosztami.
- d) wykorzystania innych środków gaśniczych niż te, o których mowa w rozdziale 10 załącznika II;
- e) wykorzystywania systemów gaśniczych zainstalowanych na stałe w celu zabezpieczenia obiektów;
- f) stosowania rozdziału 24 załącznika II do jednostek przekształconych w taki sposób, że ich długość wynosi ponad 110 m;
- g) odstępstw od wymagań ustanowionych w rozdziałach 24 i 24a załącznika II po wygaśnięciu przepisów przejściowych, w sytuacji gdy stosowanie tych wymagań jest trudne z technicznego punktu widzenia lub gdy ich stosowanie mogłoby wymagać nieproporcjonalnych nakładów;
- h) uznawania norm dotyczących systemów zraszających mniejszą ilością wody innych niż te, o których mowa w rozdziale 10 załącznika II.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

2. Równoważności i odstępstwa, o których mowa w ust. 1 lit. a)–g), muszą zostać wpisane do unijnego świadectwa zdolności żeglugowej przez właściwe organy państw członkowskich. Komisja i pozostałe państwa członkowskie są odpowiednio informowane.
3. W oczekiwaniu na przyjęcie aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 1 lit. a), właściwe organy mogą wydać tymczasowe unijne świadectwo zdolności żeglugowej zgodnie z art. 10 ust. 2.
W takim przypadku właściwe organy w ciągu jednego miesiąca od wydania tymczasowego unijnego świadectwa zdolności żeglugowej informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o nazwie danej jednostki i nadanym jej europejskim numerze identyfikacyjnym statku, charakterze odstępstwa oraz państwie, w którym dana jednostka jest zarejestrowana lub posiada swój port macierzysty.
4. Komisja publikuje wykaz radarowego sprzętu nawigacyjnego oraz wskaźników prędkości skrętu zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem II.

Artykuł 19

Uznawanie świadectw zdolności żeglugowej jednostek z państw trzecich

Unia podejmuje wszelkie rokowania z państwami trzecimi w celu zapewnienia wzajemnego uznawania świadectw zdolności żeglugowej między Unią a państwami trzecimi.

W oczekiwaniu na zawarcie stosownych porozumień właściwe organy danego państwa członkowskiego mogą uznawać świadectwa zdolności żeglugowej jednostek z krajów trzecich do celów żeglugi po drogach wodnych tego państwa członkowskiego.

Wydawanie unijnych świadectw zdolności żeglugowej jednostkom z państw trzecich odbywa się zgodnie z art. 7 ust. 1.

Artykuł 20

Dalsze stosowanie dyrektywy 2009/100/WE

W przypadku jednostek nieobjętych zakresem zastosowania art. 2 ust. 2 i 3 niniejszej dyrektywy, lecz objętych zakresem zastosowania art. 1 lit. a) dyrektywy 2009/100/WE, stosuje się przepisy tej ostatniej dyrektywy.

Artykuł 21

Przepisy przejściowe dotyczące stosowania dokumentów

Dokumenty objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy pozostają ważne do wygaśnięcia ich ważności.

Artykuł 22

Zmiany w załącznikach

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia - zgodnie z art. 24 - aktów delegowanych dotyczących dostosowania załączników I, II, III, IV i VII do postępu technicznego i naukowego lub do zmian w przedmiotowym obszarze wynikających z prac innych organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR, w celu zapewnienia, aby oba świadectwa, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a), były wydawane na podstawie wymagań technicznych, gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa, lub w celu uwzględnienia przypadków, o których mowa w art. 5.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia - zgodnie z art. 24 - aktów delegowanych dotyczących wiążących instrukcji służbowych w zakresie szczegółowego stosowania wymagań technicznych ustalonych w załączniku II, w celu zapewnienia spójnej interpretacji tych wymagań lub uwzględnienia najlepszych praktyk opracowanych na szczeblu unijnym lub wynikających z prac organizacji międzynarodowych, w szczególności CKŻR.

Przyjmując przedmiotowe akty delegowane, Komisja zapewnia, aby wymagania techniczne, których spełnienie jest konieczne do wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej uznanego dla potrzeb żeglugi na Renie, były zgodne z poziomem bezpieczeństwa równoważnym z poziomem wymaganym do wydania świadectwa, o którym mowa w art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie.

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia - zgodnie z art. 24 - aktów delegowanych w celu zaktualizowania odniesień w niniejszej dyrektywie do określonych przepisów załącznika II, tak aby uwzględnić zmiany wprowadzone do tego załącznika.

Artykuł 23

Wymagania o charakterze tymczasowym

Komisja jest uprawniona do przyjęcia - zgodnie z art. 24 - aktów delegowanych w celu uwzględnienia wymagań technicznych o charakterze tymczasowym dla jednostek, tak aby

umożliwić przeprowadzanie testów w ramach wspierania innowacji i postępu technicznego. Wymagania takie są ważne maksymalnie przez okres trzech lat.

Artykuł 24

Przekazanie uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 3, 4, 8, 10, 22 i 23, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy].
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 3, 4, 8, 10, 22 i 23, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3, 4, 8, 10, 22 i 23 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania im tego aktu. Parlament Europejski lub Rada mogą przedłużyć ten termin o dwa miesiące.

Artykuł 25

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na podstawie art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG, zwany dalej „komitetem”. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) 182/2011. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, przewodniczący komitetu może podjąć decyzję o zakończeniu tej procedury bez osiągnięcia rezultatu przed upływem terminu na wydanie tej opinii.

Artykuł 26

Kary

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

Artykuł 27

Transpozycja

1. Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1, wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne

niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r. Państwa te niezwłocznie zawiadamiają o tym Komisję.

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

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

Artykuł 28

Uchylenie

Dyrektywa 2006/87/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 29

Wejście w życie

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

Artykuł 30

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I Wykaz śródlądowych dróg wodnych Unii podzielonych geograficznie na rejony 1, 2, 3 i 4

Załącznik II Minimalne wymagania techniczne dla jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych w rejonach 1, 2, 3 i 4

Załącznik III Zakresy możliwych dodatkowych wymagań technicznych dla jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1 i 2

Załącznik IV Zakresy możliwych ograniczeń wymagań technicznych dla jednostek pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 3 i 4

Załącznik V Wzór unijnego świadectwa zdolności żeglugowej

Załącznik VI Wzór rejestru unijnych świadectw zdolności żeglugowej

Załącznik VII Instytucje klasyfikacyjne