

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
► <b><u>M1</u></b>	Directiva delegată (UE) 2018/970 a Comisiei din 18 aprilie 2018	L 174	15	10.7.2018
► <b><u>M2</u></b>	Regulamentul delegat (UE) 2019/1668 al Comisiei din 26 iunie 2019	L 256	1	7.10.2019
► <b><u>M3</u></b>	Regulamentul delegat (UE) 2021/1308 al Comisiei din 28 aprilie 2021	L 284	1	9.8.2021
► <b><u>M4</u></b>	Regulamentul delegat (UE) 2023/2477 al Comisiei din 30 august 2023	L 2477	1	7.11.2023

rectificată prin:

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



**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**

CAPITOLUL 1

**DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI ZONE DE NAVIGAȚIE**

*Articolul 1*

**Obiect**

Prezenta directivă stabilește:

- (a) cerințele tehnice necesare pentru asigurarea siguranței construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare menționate la articolul 4; precum și
- (b) clasificarea căilor navigabile interioare respective.

*Articolul 2*

**Domeniu de aplicare**

- (1) Prezenta directivă se aplică următoarelor construcții navale:
    - (a) nave cu o lungime (L) de cel puțin 20 de metri;
    - (b) nave pentru care produsul dintre lungime (L), lățime (B) și pescaj (T) reprezintă un volum de cel puțin 100 de metri cubi;
    - (c) remorchere și împingătoare destinate remorcării sau împingerii construcțiilor navale astfel cum sunt menționate la literele (a) și (b) sau instalații plutitoare ori destinate deplasării prin legare la ureche a unor astfel de construcții navale sau instalații plutitoare;
    - (d) nave de pasageri;
    - (e) instalații plutitoare.
  - (2) Prezenta directivă nu se aplică:
    - (a) feriboturilor;
    - (b) navelor militare;
    - (c) navelor maritime, inclusiv remorcherelor și împingătoarelor maritime, care:
      - (i) navighează sau staționează în zone fluvio-maritime; sau
      - (ii) navighează temporar pe căi navigabile interioare,
- cu condiția ca acestea să dețină la bord cel puțin:

**▼ B**

- un certificat care dovedește conformitatea cu Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 sau un certificat echivalent; un certificat care dovedește conformitatea cu Convenția internațională asupra liniilor de încărcare din 1966 sau un act echivalent și un certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi (IOPP) care dovedește conformitatea cu Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) din 1973/78;
- în cazul navelor maritime care nu fac obiectul SOLAS, al Convenției internaționale asupra liniilor de încărcare din 1966 sau al MARPOL, certificatele relevante și mărcile de bord liber impuse de legislația statului de pavilion;
- în cazul navelor de pasageri care nu fac obiectul niciuneia dintre convențiile menționate la prima liniuță, un certificat privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri eliberat în conformitate cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului (<sup>1</sup>); sau
- în cazul construcțiilor navale de agrement care nu fac obiectul niciuneia dintre convențiile menționate la prima liniuță, un certificat din partea țării căreia îi arborează pavilionul care să ateste un nivel adecvat de siguranță.

*Articolul 3***Definiții**

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „construcție navală” înseamnă o navă sau o instalație plutitoare;
- (b) „navă” înseamnă o navă de navigație interioară sau o navă maritimă;
- (c) „navă de navigație interioară” înseamnă o navă destinată exclusiv sau în principal navigației pe căile navigabile interioare;
- (d) „remorcher” înseamnă o navă special construită pentru a efectua operațiuni 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) „instalație plutitoare” înseamnă o structură plutitoare care transportă echipamente de lucru, precum macarale, echipament de dragare, sonete sau elevatoare;
- (h) „construcție 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;

(<sup>1</sup>) Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță 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 instalație ori construcție plutitoare;
- (j) „construcție 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 construcție 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) „lățime (B)” înseamnă lățimea maximă a corpului navei, exprimată în metri, măsurată în exteriorul tablelor învelișului bordajului (excluzând roțile cu zbaturi, brâiele de acostare și altele similare);
- (o) „pescaj (T)” înseamnă distanța 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 național sau internațional, construcțiile navale care intră sub incidența 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, construcțiile navale care intră sub incidența prezentei directive;
  - (b) zona R: căile navigabile dintre cele menționate la litera (a) pentru care certificatele se eliberează în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația 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.



CAPITOLUL 2  
CERTIFICATE DE NAVIGAȚIE

*Articolul 5*

**Îndeplinirea cerințelor tehnice și de siguranță**

(1) Statele membre asigură că construcțiile navale menționate la articolul 2 alineatul (1) care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii menționate la articolul 4 sunt construite și întreținute în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta directivă.

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

*Articolul 6*

**Certificate unionale de navigație interioară**

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

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

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

(4) Certificatul unional de navigație interioară se eliberează în urma unei inspecții tehnice efectuate înainte de punerea în funcțiune a construcției navale, cu scopul de a verifica dacă aceasta îndeplinește cerințele tehnice menționate în anexele II și V.

(5) Îndeplinirea de către o construcție navală a cerințelor suplimentare menționate la articolul 23 alineatele (1) și (2) este verificată, după caz, în cadrul inspecțiilor tehnice prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol și la articolul 29 sau în cadrul unei inspecții tehnice efectuate la cererea proprietarului construcției navale sau a reprezentantului său.

(6) Procedurile privind depunerea cererii pentru inspecție și privind stabilirea locului și datei de desfășurare a inspecției respective intră în atribuțiile autorităților competente care eliberează certificatul unional de navigație interioară. Autoritatea competentă stabilește ce documente trebuie prezentate. Procedura se desfășoară astfel încât să se garanteze că inspecția 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) construcțiilor navale al căror certificat unional de navigație interioară a fost pierdut, deteriorat sau retras temporar, astfel cum se menționează la articolele 13 și 15 sau în anexele II și V;
  - (c) construcțiilor navale al căror certificat unional de navigație interioară este în curs de eliberare după ce construcțiile navale respective au trecut cu succes de inspecție;
  - (d) construcțiilor navale care nu au îndeplinit toate condițiile necesare pentru obținerea unui certificat unional de navigație interioară în conformitate cu anexele II și V;
  - (e) construcțiilor navale avariate în așa măsură, încât nu mai sunt conforme cu certificatul unional de navigație interioară al acestora;
  - (f) construcțiilor plutitoare sau mijloacelor plutitoare pe care autoritățile responsabile cu operațiunile de transport special le-au autorizat să efectueze un astfel de transport cu condiția obținerii unui astfel de certificat unional de navigație interioară provizoriu, în conformitate cu reglementările aplicabile emise de autoritatea în domeniul navigației din statele membre;
  - (g) construcțiilor 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 navigație interioară provizoriu se eliberează numai dacă navigabilitatea construcției navale, a construcției 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 navigație interioară provizoriu cuprinde condițiile considerate necesare de către autoritatea competentă și este valabil:
- (a) în cazurile menționate 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 menționate la alineatul (1) literele (b) și (c), pentru o perioadă adecvată;
  - (c) în cazurile menționate la alineatul (1) litera (g), pe o perioadă de șase luni; certificatul unional de navigație 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 navigație interioară**

- (1) Perioada de valabilitate a certificatelor unionale de navigație interioară eliberate construcțiilor 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 construcții navale.

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

**▼B**

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

*Articolul 11***Prelungirea excepțională a valabilității certificatelor unionale de navigație interioară**

În mod excepțional, valabilitatea unui certificat unional de navigație interioară poate fi prelungită, fără efectuarea unei inspecții tehnice, pentru o perioadă de maximum șase luni, în conformitate cu anexele II și V, de către autoritatea competentă care a eliberat sau a reînnoit certificatul. Prelungirea valabilității se menționează în certificatul respectiv.

*Articolul 12***Registrul certificatelor unionale de navigație interioară**

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

(2) În cazul reînnoirii certificatelor unionale de navigație interioară, dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa II se aplică construcțiilor navale în condițiile specificate în anexa menționată.

*Articolul 13***Înlocuirea certificatelor unionale de navigație interioară**

Fiecare stat membru stabilește condițiile în care poate fi înlocuit un certificat unional valabil de navigație interioară care a fost pierdut sau deteriorat. Condițiile respective impun construcțiilor navale care solicită înlocuirea certificatelor prezentarea unei declarații privind pierderea certificatului, în cazul pierderii, sau returnarea certificatului deteriorat, în cazul deteriorării. Pe certificatul înlocuitor se menționează faptul că acesta este un duplicat.

*Articolul 14***Modificări sau reparații majore ale construcției navale**

În cazul unor modificări sau reparații majore care afectează respectarea de către construcția navală a cerințelor tehnice menționate în anexele II și V cu privire la integritatea structurală, navigarea, manevrabilitatea sau caracteristicile speciale, respectiva construcție navală trebuie supusă inspecției tehnice prevăzute la articolul 6 înainte de a efectua un alt voiaj.



**▼B**

În urma acestei inspecții, certificatul unional de navigație interioară existent se modifică pentru a reflecta caracteristicile tehnice modificate ale construcției 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 inițial, 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 navigație interioară și retragerea acestor certificate**

(1) Orice decizie de a nu elibera sau a nu reînnoi un certificat unional de navigație interioară trebuie să precizeze motivele pe care se bazează. Proprietarul construcției 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 navigație interioară poate fi retras de autoritatea competentă care l-a eliberat sau l-a reînnoit dacă construcția navală nu mai îndeplinește cerințele tehnice specificate în certificatul său.

*Articolul 16***Recunoașterea certificatelor de navigație ale construcțiilor navale din țări terțe**

Până la intrarea în vigoare a acordurilor privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație între Uniune și țările terțe, autoritățile competente ale unui stat membru pot recunoaște certificatele de navigație ale construcțiilor navale din țări terțe în scopul navigației pe teritoriul statului membru respectiv.

*Articolul 17***Registre ale certificatelor**

Statele membre se asigură că autoritățile 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 informațiile conținute de modelul de certificat prevăzut în anexa II.

## CAPITOLUL 3

**IDENTIFICAREA NAVELOR, INSPECȚII ȘI CERINȚE TEHNICE MODIFICATE***Articolul 18***Numărul european unic de identificare a navei**

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

**▼B**

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

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

(4) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile competente responsabile pentru atribuirea ENI și notifică în acest sens Comisia, precum și privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităților 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 menținerii siguranței și a facilitării navigației 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 protecția datelor cu caracter personal, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>.

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 <sup>(2)</sup>.

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

- (a) datele de identificare și descriere a construcției 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 autoritățile competente în conformitate cu prezenta directivă;
- (d) datele referitoare la orice cerere respinsă sau în curs de soluționare pentru certificate în conformitate cu prezenta directivă; și

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

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

**▼B**

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

(3) Datele menționate la alineatul (2) pot fi prelucrate de către autorități competente ale statelor membre, părți contractante la Convenția revizuită privind navigația pe Rin și țări terțe cărora li s-au încredințat sarcini legate de aplicarea prezentei directive și a Directivei 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, 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) menținerea sau sporirea siguranței navigației;

(d) colectarea de date statistice.

(4) Autoritatea competentă a unui stat membru poate transfera date cu caracter personal unei țări terțe sau unei organizații internaționale dacă face acest lucru numai cu luarea în considerare a fiecărui caz în parte și dacă cerințele din Regulamentul (UE) 2016/679, în special cele din capitolul V din regulamentul menționat, sunt îndeplinite. Statele membre se asigură că transferul este necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol. Statele membre se asigură că țara terță sau organizația internațională nu transferă datele către o altă țară terță sau organizație internațională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condițiile 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 autorități dintr-o țară terță sau unei organizații internaționale sau să îi ofere acces la baza de date europeană pentru identificarea navelor, cu condiția ca transferul sau accesul să fie necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, iar cerințele articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 să fie îndeplinite. Comisia se asigură că transferul sau accesul este necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol. Comisia se asigură că țara terță sau organizația internațională nu transferă datele către o altă țară terță sau organizație internațională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condițiile specificate de Comisie.

(6) Autoritatea competentă se asigură că datele referitoare la o construcție navală sunt șterse din baza de date menționată la alineatul (1) atunci când construcția 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, ținând seama de categoriile de destinatari ai datelor și scopurile pentru care astfel de date sunt prelucrate, menționate la alineatul (3) de la prezentul articol;

<sup>(1)</sup> Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (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 cerințe suplimentare vizează numai elementele enumerate în anexa III.

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

(3) În cazurile în care aplicarea dispozițiilor tranzitorii menționate în anexa II produce o reducere a nivelului standardelor naționale de siguranță existente, un stat membru poate renunța la aplicarea respectivelor dispoziții tranzitorii în ceea ce privește navele pentru transportul de pasageri care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate. În astfel de situații, statul membru în cauză poate impune navelor de pasageri respective care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate să îndeplinească integral cerințele tehnice menționate în anexele II și V de la 30 decembrie 2008.

(4) Statele membre pot permite o aplicare parțială a cerințelor tehnice sau pot stabili cerințe tehnice mai flexibile decât cele menționate în anexele II și V în cazul construcțiilor navale care navighează exclusiv pe căile navigabile din zonele 3 și 4 de pe teritoriile lor. Aplicarea cerințelor tehnice mai flexibile sau aplicarea parțială a cerințelor 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 privință cu cel puțin șase luni înainte de data preconizată pentru aplicare. Comisia informează în mod corespunzător celelalte state membre.

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

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

*Articolul 24***Derogări pentru anumite categorii de construcții navale**

(1) Menținând un nivel adecvat de siguranță, statele membre pot autoriza derogări de la toate sau o parte din dispozițiile prezentei directive pentru:

- (a) construcțiile navale care navighează pe căi navigabile interioare neconectate;
- (b) construcțiile navale a căror capacitate de încărcare nu depășește 350 de tone sau construcțiile 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 Convenției revizuite privind navigația pe Rin, statele membre pot autoriza, în ceea ce privește navigația pe teritoriul lor, derogări de la prezenta directivă pentru construcții 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 construcției 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 construcții navale specifice**

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

- (a) eliberarea unui certificat unional de navigație interioară care recunoaște utilizarea sau prezența la bordul unei construcții navale a altor materiale, instalații sau echipamente sau adoptarea altor aranjamente sau aspecte legate de proiectare decât cele incluse în anexele II și V, cu condiția să se asigure un nivel echivalent de siguranță;
- (b) eliberarea unui certificat de navigație interioară al Uniunii în scop experimental pentru o perioadă limitată, care încorporează noi specificații tehnice ce derogă de la cerințele din anexele II și V, cu condiția să se asigure un nivel echivalent de siguranță.

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

(2) Autoritățile competente din statele membre specifică orice derogare sau recunoaștere a echivalențelor menționate la alineatul (1) în certificatul unional de navigație interioară.

*Articolul 26***Dificultăți**

(1) În urma expirării dispozițiilor tranzitorii referitoare la cerințele tehnice prevăzute în anexa II, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să permită derogări de la dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa menționată care au făcut obiectul dispozițiilor tranzitorii respective, atunci când cerințele menționate sunt dificil de aplicat din punct de vedere tehnic sau când aplicarea lor ar putea necesita costuri disproporționate.

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

(2) Autoritățile competente din statele membre specifică orice derogări aplicabile menționate la alineatul (1) în certificatul unional de navigație 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

**DISPOZIȚII FINALE***Articolul 28***Dispoziții tranzitorii referitoare la utilizarea documentelor****▼C1**

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

**▼B***Articolul 29***Construcții navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE**

(1) Certificatul unional de navigație interioară se eliberează construcțiilor navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE a Consiliului<sup>(1)</sup>, dar care sunt vizate de prezenta directivă în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din prezenta directivă, în urma unei inspecții tehnice în scopul de a verifica dacă respectiva construcție navală îndeplinește cerințele tehnice menționate în anexele II și V din prezenta directivă. Inspecția tehnică respectivă se efectuează la data expirării certificatului actual al construcției navale, dar în orice caz nu mai târziu de 30 decembrie 2018.

(2) Orice nerespectare a cerințelor tehnice menționate în anexele II și V se indică în certificatul unional de navigație interioară. Dacă autoritățile competente consideră că aceste deficiențe nu reprezintă un pericol evident, construcțiile navale menționate la alineatul (1) de la prezentul articol pot continua să navigheze până la înlocuirea sau modificarea componentelor sau zonelor construcției navale certificate ca fiind neconforme cu cerințele menționate, după care componentele sau zonele respective respectă cerințele tehnice menționate în anexele II și V.

(3) Înlocuirea pieselor existente cu piese identice sau cu piese echivalente ca tehnologie și concepție în cadrul reparațiilor și întreținerii 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 cerințele privind integritatea structurală, navigarea sau manevrabilitatea ori caracteristicile speciale ale construcției navale în conformitate cu cerințele

<sup>(1)</sup> Directiva 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară (JO L 301, 28.10.1982, p. 1).



**▼B**

tehnice menționate în anexele II și V. Derogările prevăzute în cerințele tehnice menționate în anexele II și V nu sunt considerate drept deficiențe care reprezintă un pericol evident.

*Articolul 30***Dispoziții tranzitorii referitoare la cerințele temporare în temeiul Directivei 2006/87/CE**

Cerințele 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 absența unor standarde internaționale pertinente și actualizate pentru a asigura siguranța navigației 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 cerințe tehnice adecvate.

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

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

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

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

*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<sup>(1)</sup> (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.

<sup>(1)</sup> 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).



#### *Articolul 34*

##### **Revizuirea**

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, înainte de 7 octombrie 2021, un raport de revizuire a eficacității măsurilor introduse de prezenta directivă, în special în ceea ce privește armonizarea cerințelor tehnice și elaborarea standardelor tehnice aplicabile navigației interioare. Raportul evaluează, de asemenea, mecanismele de cooperare cu organizațiile internaționale competente în domeniul navigației interioare. Dacă este cazul, raportul este însoțit de o propunere legislativă menită să raționalizeze 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 evoluții majore în transportul pe căile navigabile interioare.

#### *Articolul 35*

##### **Sancțiuni**

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale 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 puțin 20 de tone:

- (a) cu o lungime mai mică de 20 de metri; și
- (b) pentru care produsul dintre lungime (L), lățime (B) și pescaj (T) este mai mic de 100 de metri cubi.

Prezenta directivă nu aduce atingere Regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin și nici Acordului european privind transportul internațional 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 cerințele stabilite în acordul menționat. Acestea pot solicita, ca dovadă, prezentarea autorizației prevăzute în acordul menționat.”;

**▼B**

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

„Condițiile speciale pentru transportul materialelor periculoase sunt considerate ca fiind îndeplinite pe toate căile navigabile din Comunitate atunci când navele îndeplinesc cerințele din ADN. Dovada respectării cerințelor respective poate fi făcută prin autorizația menționată 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 conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul dispozițiilor 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 deține construcții navale vizate de prezenta directivă care navighează pe căile sale navigabile nu are obligația 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 înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență 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 excepția 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:	Cerințe tehnice minime aplicabile construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 1, 2, 3 și 4
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
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
Anexa V:	Dispoziții procedurale detaliate
Anexa VI:	Societăți de clasificare
Anexa VII:	Tabel de corespondență

▼ **M4**

## ANEXA I

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

## CAPITOLUL 1

**Zona 1***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) Pentru navele domiciliat în alt stat, se aplică dispozițiile articolului 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II p. 602).

*Franța*

Gironde de la limita transversală a mării, definită de linia care unește Pointe de Grave cu Pointe de Suzac, până la linia care unește Pointe de Grave cu punctul estic al concii Pontaillac.

Loara, de la limita transversală a mării, definită de linia care unește punctul Mindin cu punctul Penoët, până la linia care unește lumina farului digului «Pointe du Pointeau» cu farul Villès-Martin de la Saint-Nazaire.

Sena de la limita transversală a mării (caracterizată de linia care pornește de la Capul Hode, pe malul drept și se termină pe malul stâng, în punctul în care digul proiectat se unește cu coasta în aval de Berville-sur-Mer) până la limita formată de o linie orientată la 245° care începe de la farul Sainte Adresse și merge până la intersecția cu meridianul Greenwich. De la această intersecție, limita este prelungită de o linie mergând de la nord la sud până la intersecția cu o linie mergând de la est la vest, de la farul «Falaise des Fonds» situat la vest de Honfleur.

## Delta Ronului:

Golful Fos: de la limitele zonei 3 la nord și la est, până la linia frântă care începe de la lumina farului digului canalului St-Louis, trecând prin baliza cardinală nordică din «They de la Gracieuse» și prin baliza cardinală vestică din Lavéra și terminându-se la Pointe de Bonnieu.

Partea de sud a localității Etang de Berre, între Martigues (vârful Brise Lames) și portul La Pointe (capătul digului nordic).

*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 Bastugrunds.

Lacul Vättern

**▼M4**

## 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 Gäsö; punctul cel mai nordic din Härmanö; Hermanö huvud (capul Härmanö); Vedholmen; Danholmen; centrul Mollön; lumina farului din Råbbehuvud; 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 Nämndö prin punctul cel mai vestic al Mörtö-Bunsö până la baliza Ornöhuvud.

## 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 Nättarö; lumina farului Måsknöv; 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, poziția N 57 20,0 E016 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° 15,00'.

## Kalmar Sound partea sudică

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

▼ **M4****Zona 2***Cehia*

Barajul lacului Lipno

*Germania*

Ems	De la linia care traversează Ems în apropiere de intrarea în portul Papenburg care leagă vechea stație 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 ( <sup>1</sup> )
Leda	De la intrarea în avanportul ecluzei maritime din Leer până la vărsarea în Ems
Jad	În direcția uscatului de la o linie care leagă fosta lumină superioară a farului Schillig cu 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 brațele secundare ale râului Weser cunoscute sub denumirile de Rekumer Loch, Rechter Nebenarm și Schweiburg
Hunte	De la o linie situată la 140 m în aval de podul Amalienbrücke din Oldenburg până la gura de vărsare în râul Weser
Lesum	De la confluența dintre Hamme și Wümme (km 0,00) până la vărsarea în Weser
Elba	De la limita inferioară a portului Hamburg până la o linie care leagă baliza ( <i>Kugelbake</i> ) de la Döse și marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand), inclusiv: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Mühlenberger Loch</li> <li>— Ruthenstrom (de la km 3,75 până la gura de vărsare în Elba)</li> <li>— Nebelben: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Hahnöfer Nebelbe (delimitat de semnalizarea extinsă a Elbei de la km 635,00 până la km 644,00)</li> <li>— Lühesander Süderelbe (între prelungirea semnalizării Elbei de la km 646,50 până la km 650,50)</li> <li>— Bützflether Süderelbe (de la km 0,69 până la gura de vărsare în Elba)</li> <li>— Haseldorfer Binnenelbe (între prelungirea semnalizării Elbei de la km 653,00 până la km 658,00)</li> <li>— Pagensander Nebelbe (între prelungirea semnalizării Elbei de la km 659,00 până la km 664,00)</li> <li>— Schwarztonnensander Nebelbe (între prelungirea semnalizării Elbei de la km 661,00 până la km 664,00)</li> <li>— Wischhafener Süderelbe (de la km 8,03 până la gura de vărsare în Elba)</li> <li>— Glückstädter Nebelbe (între prelungirea semnalizării Elbei de la km 672,00 până la km 676,00)</li> </ul> </li> </ul>



▼ **M4**

Este	De la bieful aval al ecluzei Buxtehude (km 0,25) până la gura de vărsare în Elba
Lühe	De la bieful aval al Au-Mühle din Horneburg (km 0,00) până la gura de vărsare în Elba
Schwinge	De la marginea de nord a ecluzei Salztor din Stade până la gura de vărsare în Elba
Pinnau	De la marginea din sud-vest a podului de cale ferată din Pinneberg până la gura de vărsare în Elba
Krückau	De la marginea din sud-vest a podului rutier Wedenkamp din Elmshorn până la gura de vărsare în Elba
Stör	De la mira hidrometrică din Rensing până la gura de vărsare în Elba
Freiburger Hafēnriel	De la marginea estică a ecluzei din Freiburg an der Elbe până la gura de vărsare în Elba
Oste	De la 210 m în amonte de axa podului rutier de peste barajul Oste (km 69,36) până la gura de vărsare în Elba
Meldorfer Bucht	În direcția uscatului de la o linie care leagă marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand) și capul digului vestic de la Büsum
Eider	În aval de la gura canalului Gieselau (km 22,64) până la linia dintre mijlocul fortăreței (Tränke) și turnul bisericii din Vollerwiek
Gieselaukanal	De la gura de vărsare în Eider până la gura canalului Nord-Ostsee
Flensburger Förde	În direcția uscatului de la o linie care leagă farul Kegnäs și Birknack și în direcția nordului până la frontiera germano-daneză din Flensburger Förde
Schlei	În direcția uscatului de la o linie care leagă capetele digului din Schleimünde
Eckernförder Bucht	În direcția uscatului de la o linie care leagă Bocknis-Eck și vârful din nord-est al continentului în apropiere de Dänisch Nienhof
Kieler Förde	În direcția uscatului de la o linie 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 Borgstedter See și Enge, Flemhuder See și canalul Achterwehrer

▼ **M4**

Trave	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
Wismarbucht, inclusiv Kirchsee, Breitling, Salzhaff și zona portuară din Wismar	Limitat înspre larg de o linie care leagă Hoher Wieschendorf Huk de farul din Timmendorf și de o linie care leagă farul din Gollwitz de pe insula Poel de vârful sudic al peninsulei Wustrow
Warnow și Unterwarnow inclusiv Breitling și brațele secundare (fără brațul secundar la vest de Badewieseninsel)	De la marginea sudică a podului feroviar Rostock-Stralsund până la o linie care leagă capul nordic al digului vestic de capătul nordic al digului estic din Rostock-Warnemünde
Apele împrejuite de continent, de peninsulele Darß și Zingst și de insulele Bock, Hiddensee și Rügen (inclusiv zona portuară Stralsund)	Limitat înspre mare între <ul style="list-style-type: none"> <li>— peninsula Zingst și insula Bock: de paralela cu latitudinea de 54° 26' 42" N,</li> <li>— insula Bock și insula Hiddensee: de linia care leagă vârful nordic al insulei Bock și vârful sudic al insulei Hiddensee;</li> <li>— insula Hiddensee și insula Rügen (Bug): de linia care leagă vârful sud-estic al Neubessin de Buger Haken</li> </ul>
Greifswalder Bodden și zona portuară Greifswald, inclusiv Ryck	De la marginea estică a Steinbecker Brücke din Greifswald până la o linie care leagă vârful estic al Thiessower Haken (Südperd) de vârful estic al insulei Ruden și de vârful nordic al insulei Usedom (54° 10' 37" N, 13° 47' 51" E)
Apele împrejuite de continent și de insula Usedom (Peenestrom, inclusiv zona portuară Wolgast, Achterwasser Stettiner Haff)	Înspre est până la frontiera germano-poloneză din Stettiner Haff
Uecker	De la marginea de sud-vest a podului rutier din Uekermünde până la linia de legătură dintre marginile dinspre mare ale capetelor cheiurilor

(<sup>1</sup>) Pentru navele domiciliat în alt stat, se aplică dispozițiile articolului 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

*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-sur-Mer;

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.

**▼ M4**

*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

Calandkanaal 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 Brouwershavensche 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

*Polonia*

Laguna Stettin (Szczecin)

Laguna Kamień

Laguna Vistula (Wisła)

Golful Puck

Lacul de acumulare Włocławski

Lacul Śniardwy

Lacul Niegocin

Lacul Mamry

▼ **M4***Suedia*

## Lysekil – Orust – Tjörn

Zona delimitată de limita continentală și de o linie trasată de la Släggö 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 Käsö torn; lumina farului Kårholmen; și lumina de semnalizare superioară a 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 Äpskäret 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, trecând prin lumina farului Idskärskobben; punctul cel mai vestic al Svartlöga; lumina farului Stenkobbsgrund, baliza Korså; 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 baliza Ornöhuvud via Klacknåset; Nåset 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.

## 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 Birskär; și baliza Gubbö Kupa până la Dalaudden 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 Bejershamn de pe Öland.

▼ **M4**

## CAPITOLUL 2

**Zona 3***Belgia*

Scheldt – partea maritimă (în aval de rada Anvers)

*Bulgaria*

Dunărea: de la km 845,650 până la km 374,100

*Cehia*

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

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

*Germania*

Dunăre	De la Kelheim (km 2 414,72) până la frontiera germano-austriacă de la Jochenstein
Rin inclusiv 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-elvețiană de la Basel până la frontiera germano-neerlandeză de la Millingen
Elba (Norderelbe) inclusiv Süderelbe și Köhlbrand	De la gura canalului Elba-Seiten până la limita inferioară a portului Hamburg
Müritz	

*Franța*

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 confluența cu Lidoire până la Bec d'Ambès;

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

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;

**▼M4**

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.

**▼ M4***Croația*

Dunărea: de la km 1 295 + 500 până la km 1 433 + 100

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

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

Râul Kupa: de la km 0 la km 5 + 900

Râul Una: de la km 0 la km 15

*Ungaria*

Dunărea: de la km 1 812 la km 1 433

Dunărea Moson: de la km 14 la km 0

Dunărea Szentendre: de la km 32 la km 0

Dunărea Ráckeve: de la km 58 la km 0

Râul Tisa: de la km 685 la km 160

Râul Dráva: de la km 198 la km 70

Râul Bodrog: de la km 51 la km 0

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

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

Canalul Sió: de la km 23 la km 0

Lacul Velence

Lacul Fertő

*Țările 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), Hartelkanaal

*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 km 1,80

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

March: până la km 6,00

**▼ M4***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)

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 direcția 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

Râul 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

Râul 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



▼ **M4**

Râul Pisa de la lacul Roś până la estuarul râului Narew

Râul Szkarpada 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 Świecayty, 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 granița cu rezervația naturală «lacul Nidzkie»), împreună cu lacurile Bełdany, Guzianka Mała și Guzianka Wielka

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

*România*

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

Canalul Dunăre-Marea Neagră (lungime de 64,410 km): de la gura de confluență cu fluviul Dunărea, la km 299,300 al Dunării de la Cernavodă (respectiv km 64,410 al canalului), până la portul Constanța Sud-Agigea (km «0» al canalului).

Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari (lungime de 34,600 km): de la gura de confluență cu Canalul Dunăre-Marea Neagră, la km 29,410 de la Poarta Albă (respectiv km 27,500 al Canalului), până la portul Midia (km «0» al canalului).

*Slovacia*

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

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

Râul Váh: de la km 0,00 la km 70,00

Râul Morava: de la km 0,00 la km 6,00

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

Lacuri artificiale: Oravská Priebrada, 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 Högklevsuddede 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.

▼ **M4**

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 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.

▼ **M4**

*ANEXA II*

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

Cerințele tehnice aplicabile construcțiilor navale sunt cele stabilite în standardul ES-TRIN 2023/1.

**▼B***ANEXA III*

DOMENII ÎN CARE POT FI ADOPTATE CERINȚE TEHNICE SUPPLEMENTARE 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 direcție
- Arbore port-elice și accesorii
- Motoare de propulsie, cuplaje și accesorii
- Prezența propulsorului prova
- Instalații de santină și de stingere a incendiilor
- Surse de energie electrică de avarie și instalații electrice
- Certificat/atestat din partea unei societăți de clasificare recunoscute

*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*

## DISPOZIȚII PROCEDURALE DETALIAȚE

*Articolul 2.01***Organisme de inspecție**

- (1) Organismele de inspecție sunt înființate de statele membre.
- (2) Organismele de inspecție sunt formate dintr-un președinte și din experți.

Din fiecare organism fac parte cel puțin următorii:

- (a) un funcționar din administrație responsabil cu navigația interioară;
- (b) un expert în proiectarea navelor de navigație interioară și a motoarelor acestora;

**▼ M1**

- (c) un expert nautic ce deține un brevet de comandant de navă pentru căi navigabile interioare, care îl autorizează pe deținător să conducă nava care urmează să fie inspectată;
- (d) un expert în construcții navale tradiționale pentru inspecția construcțiilor navale tradiționale.

**▼ B**

- (3) Președintele și experții din cadrul fiecărui organism sunt desemnați de autoritățile din statul membru în care a fost înființat organismul respectiv. În momentul în care își preiau atribuțiile, președintele și experții declară în scris că își vor îndeplini obligațiile în mod pe deplin independent. Funcționarilor nu au obligația de a face nici o declarație.
- (4) Organismele de inspecție pot fi asistate de experți specialiști în conformitate cu dispozițiile naționale aplicabile.

*Articolul 2.02*

*(Fără obiect)*

*Articolul 2.03***Prezentarea construcției navale pentru inspecție**

- (1) Proprietarul sau reprezentantul acestuia prezintă construcția navală fără încărcătură, curată și echipată. După caz, proprietarul oferă asistență în timpul inspecției, de exemplu, pune la dispoziție o ambarcațiune de serviciu adecvată și personal și descoperă părți ale corpului sau instalații care nu sunt direct accesibile sau vizibile.
- (2) Cu ocazia primei inspecții, organismul de inspecție solicită o inspecție pe uscat. Inspecția 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 construcție îndeplinește cerințele prevăzute sau în cazul în care se prezintă un certificat care dovedește că o altă autoritate competentă a efectuat deja o inspecție pe uscat în alte scopuri. În cazul unei inspecții periodice sau al unei inspecții prevăzute la articolul 14 din prezenta directivă, organismul de inspecție poate solicita o inspecție pe uscat.

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

- (3) Este posibil ca organismul de inspecție să solicite și alte încercări operaționale, precum și alte documente doveditoare. Prezenta dispoziție se aplică, de asemenea, în timpul realizării construcției navale.

**▼ B***Articolul 2.04**(Fără obiect)**Articolul 2.05**(Fără obiect)**Articolul 2.06**(Fără obiect)**Articolul 2.07***Mențiuni și modificări în certificatul unional de navigație interioară**

- (1) Proprietarul unei construcții navale sau reprezentantul acestuia comunică autorității competente orice modificare a numelui sau orice schimbare a proprietarului, orice remăsurare, precum și orice modificare a înmatriculării sau a portului de origine și trimite autorității respective certificatul unional de navigație interioară, în vederea modificării.
- (2) Orice autoritate competentă poate completa sau modifica certificatul unional de navigație interioară.
- (3) În cazul în care completează sau modifică un certificat unional de navigație interioară, autoritatea competentă în cauză comunică acest lucru autorității competente care a eliberat respectivul certificat unional de navigație interioară.

*Articolul 2.08**(Fără obiect)**Articolul 2.09***Inspecție periodică**

- (1) Construcția navală face obiectul unei inspecții periodice înainte de expirarea certificatului unional de navigație interioară.
- (2) Autoritatea competentă stabilește o nouă perioadă de valabilitate a certificatului unional de navigație interioară în funcție de rezultatele inspecției efectuate.
- (3) Perioada de valabilitate se menționează în certificatul unional de navigație interioară și se comunică autorității care a eliberat respectivul certificat unional de navigație interioară.
- (4) În cazul în care, în locul prelungirii perioadei de valabilitate, un certificat unional de navigație interioară este înlocuit cu o nouă versiune, certificatul unional anterior de navigație interioară se restituie autorității competente care l-a eliberat.

*Articolul 2.10***Inspecție la cerere**

Proprietarul unei construcții navale sau reprezentantul acestuia poate solicita oricând o inspecție în mod voluntar.

Solicitările 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 construcții navale sau reprezentantul acestuia suportă toate costurile aferente inspecției construcției navale și eliberării certificatului unional de navigație interioară, în funcție 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 conținutul unui certificat unional de navigație interioară și le poate pune la dispoziție extrase sau copii legalizate ale certificatelor unionale de navigație interioară, menționând statutul de autenticitate al respectivelor documente.

*Articolul 2.17***Registrul certificatelor unionale de navigație interioară**

- (1) Autoritățile competente păstrează, în original sau în copie, toate certificatele unionale de navigație interioară pe care le-au eliberat și introduc în acestea orice informație sau modificare, precum și orice anulare sau înlocuire a certificatelor unionale de navigație interioară. Acestea actualizează în mod corespunzător registrul menționat la articolul 17 din prezenta directivă.
- (2) În vederea aplicării măsurilor administrative de menținere a siguranței și a ușurinței 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, autorităților competente din alte state membre, state semnatare ale Convenției de la Mannheim, și, în măsura în care se garantează un nivel echivalent de securitate, țărilor terțe, 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 construcția navală nu posedă, în momentul eliberării certificatului unional de navigație interioară, un ENI, acesta se atribuie construcției navale de către autoritatea competentă a statului membru în care construcția navală a fost înmatriculată sau își are portul de origine.

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

- (3) Proprietarul construcției navale sau reprezentantul acestuia solicită autorității competente atribuirea unui ENI. Proprietarul sau reprezentantul acestuia răspunde și de aplicarea pe construcția navală a ENI care este introdus în certificatul unional de navigație interioară.

*Articolul 2.19**(Fără obiect)**Articolul 2.20***Notificări**

Fiecare stat membru sau autoritățile competente ale acestuia notifică Comisiei și celorlalte state membre sau celorlalte autorități 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 rotație 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 rotație.



## ANEXA VI

### SOCIETĂȚI DE CLASIFICARE

#### Criterii de recunoaștere a societăților de clasificare

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

1. societatea de clasificare trebuie să poată dovedi prin documente o experiență vastă în materie de proiectare și construcție a navelor de navigație interioară. Societatea de clasificare dispune de norme și reglementări cuprinzătoare pentru proiectarea, construcția și inspecția periodică a navelor de navigație interioară, în special pentru calculul stabilității în conformitate cu partea 9 din regulamentele anexate la ADN, conform anexei II. Respectivul norme și reglementări trebuie publicate cel puțin în limba engleză, franceză, germană sau olandeză și se actualizează și se îmbunătățesc permanent prin programe de cercetare și dezvoltare. Normele și reglementările trebuie să nu contravină dispozițiilor dreptului Uniunii sau acordurilor internaționale 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 terții care desfășoară o activitate comercială în domeniul proiectării, fabricării, echipării, reparării, exploatarei sau asigurării navelor. Veniturile societății de clasificare nu depind de o singură activitate comercială;
4. sediul societății de clasificare sau o filială autorizată să hotărască și să acționeze în toate domeniile care intră în sfera sa de acțiune în temeiul normelor care reglementează transportul pe căi navigabile interioare se află într-unul din statele membre;
5. societatea de clasificare și experții săi au o bună reputație în ceea ce privește transportul pe căi navigabile interioare; experții sunt în măsură să facă dovada abilităților lor profesionale. Ei își desfășoară activitatea în baza responsabilității societății de clasificare;
6. societatea de clasificare dispune de suficient personal tehnic, de conducere, de asistență, de inspecție și de cercetare, proporțional cu sarcinile de îndeplinit și cu numărul de nave clasificate, care asigură și dezvoltarea capacității și actualizarea reglementărilor. Ea dispune de inspectori în cel puțin 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 confidențialitatea informațiilor cerute de un stat membru;
9. societatea de clasificare este pregătită să furnizeze unui stat membru informațiile pertinente;
10. conducerea societății 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 menționată anterior este înțeleasă, pusă în aplicare și menținută la toate nivelurile societății de clasificare;
11. societatea de clasificare elaborează, implementează și menține un sistem eficace de calitate internă, bazat pe părțile corespunzătoare din standardele de calitate recunoscute pe plan internațional și conform cu EN ISO/IEC 17020:2004, astfel cum este interpretat prin cerințele programului IACS de certificare a sistemelor de calitate. Sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administrația statului în care se află sediul sau sucursala societății de clasificare prevăzute la punctul 4, care, printre altele, se asigură că:

**▼ B**

- (a) normele și reglementările societății de clasificare sunt stabilite și menținute în mod sistematic;
  - (b) normele și reglementările societății de clasificare sunt respectate;
  - (c) sunt îndeplinite cerințele activității statutare pentru care este autorizată societatea de clasificare;
  - (d) responsabilitățile și autoritatea ce revin membrilor personalului a căror activitate influențează calitatea serviciilor societății de clasificare, precum și relațiile dintre acești membri ai personalului sunt definite și documentate;
  - (e) întreaga activitate se desfășoară în condiții controlate;
  - (f) există un sistem de supraveghere care monitorizează acțiunile și activitatea inspectorilor și a personalului tehnic și administrativ angajat de societatea de clasificare;
  - (g) cerințele 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 societăți de clasificare recunoscute;
  - (h) este implementat un sistem de calificare a inspectorilor și de actualizare permanentă a cunoștințelor acestora;
  - (i) se păstrează înregistrări care demonstrează respectarea standardelor cerute în domeniile în care sunt furnizate serviciile, precum și funcționarea eficientă a sistemului de calitate; și
  - (j) în toate locațiile există un sistem extins de audituri interne planificate și documentate cu privire la activitățile legate de calitate;
12. sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administrația statului membru în care se află sediul sau sucursala societății de clasificare, după cum se prevede la punctul 4;
13. societatea de clasificare se angajează să își adapteze cerințele ținând cont de directivele corespunzătoare ale Uniunii și să furnizeze Comisiei toate informațiile relevante în timp util;
14. societatea de clasificare se angajează să consulte periodic societățile de clasificare deja recunoscute pentru a garanta echivalența standardelor lor tehnice și a implementării acestora și să permită participarea reprezentanților unui stat membru și a altor părți interesate la dezvoltarea normelor și a reglementărilor sale.



## 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 ( <sup>1</sup> )	—
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

(<sup>1</sup>) 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).