



**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/712**

**z dnia 24 marca 2026 r.**

**upoważniająca Belgię do zastosowania odstępstwa od wymagań technicznych określonych w załącznikach II i V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w odniesieniu do holownika „HAVENSLEEPBOOT 21”**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 1910)*

**(Jedynie teksty w języku francuskim i niderlandzkim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającą dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 25 ust. 1 lit. b),

po konsultacji z komitetem ustanowionym w art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) 29 kwietnia 2021 r. Belgia powiadomiła Komisję o zamiarze odstąpienia od niektórych wymagań technicznych określonych w załącznikach II i V do dyrektywy (UE) 2016/1629 w odniesieniu do holownika „HAVENSLEEPBOOT 21”. Holownik dopiero niedawno został oddany do eksploatacji, w związku z czym należy przyjąć decyzję wykonawczą, która umożliwi wydanie świadectwa unijnego dla tej jednostki.
- (2) Proponowane odstępstwo dotyczy zastosowania dwupaliwowych silników spalinowych wewnętrznego spalania w holowniku „HAVENSLEEPBOOT 21”. Silniki te służą jako napęd statku i spalają metanol oraz żeglugowy olej napędowy jako paliwa w proporcji do 70 % metanolu i 30 % żeglugowego oleju napędowego.
- (3) Stosowanie dwupaliwowych silników na metanol/żeglugowy olej napędowy do napędu statku jest rokującą technologią w kontekście wdrażania czystej energii i paliw alternatywnych dla statków oraz ograniczania emisji gazów cieplarnianych i potencjalnych zanieczyszczeń.
- (4) Proponowane odstępstwo stymuluje innowacje i umożliwia stosowanie nowej technologii poprzez pilotażowe wdrożenie dwupaliwowych silników na metanol/żeglugowy olej napędowy w żegludze śródlądowej. Taka pilotażowa implementacja dwupaliwowych silników na metanol/żeglugowy olej napędowy to część procesu wdrażania technologii i jedyny możliwy sposób zainicjowania produkcji seryjnej.
- (5) Wymogi techniczne dotyczące statków żeglugi śródlądowej określono w europejskiej normie ustanowionej przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej („CESNI”). Normę tę określa się jako normę ES-TRIN. W czasie projektowania koncepcyjnego i budowy statku, odnośna norma ES-TRIN, określona w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629, nie obejmowała specjalnych przepisów dotyczących wykorzystania dwuskładnikowego paliwa zawierającego metanol/żeglugowy olej napędowy do silników napędowych statku. Specjalne przepisy dotyczące wykorzystywania metanolu na pokładzie jednostek pływających ustanowiono dopiero w oparciu o wnioski z prac nad rozwojem tego statku pilotażowego i zawarto w normie ES-TRIN 2025/1 <sup>(3)</sup>, której stosowanie rozpoczęło się w drodze odniesienia w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/1629 dopiero w dniu 1 stycznia 2026 r.
- (6) Wobec braku przepisów regulacyjnych dotyczących łącznego wykorzystania metanolu i żeglugowego oleju napędowego do silników napędowych statku, w szczególności w czasie projektowania koncepcyjnego i budowy statku, należy zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa dla proponowanego zastosowania układu napędowego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/672/oj>.

<sup>(3)</sup> Europejska norma ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zob. [https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES\\_TRIN\\_2025\\_signed\\_de.pdf](https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_de.pdf).

- (7) Dokumentacja techniczna przedłożona wraz z wnioskiem o przyznanie odstępstwa („dokumentacja techniczna”) została przygotowana przez Lloyd’s Register, instytucję klasyfikacyjną dla statków żeglugi śródlądowej uznaną na podstawie art. 21 dyrektywy (UE) 2016/1629. Przedmiotowe specyfikacje techniczne opracowano z uwzględnieniem obecnych przepisów rozdziału 30 normy ES-TRIN 2023/1 (przepisy szczególne mające zastosowanie do jednostek wyposażonych w napęd lub systemy pomocnicze działające w oparciu o paliwo o temperaturze zapłonu 55 °C lub niższej) oraz załącznika 8 do normy ES-TRIN 2023/1 (przepisy dodatkowe mające zastosowanie do jednostek wyposażonych w układy napędowe lub pomocnicze, o temperaturze zapłonu 55 °C lub niższej).
- (8) Na podstawie dokumentacji technicznej grupa robocza ds. wymogów technicznych CESNI („grupa robocza”) przeanalizowała łączne wykorzystanie metanolu i żeglugowego oleju napędowego jako paliw do silników napędowych statku oraz środki bezpieczeństwa przewidziane w proponowanym odstępstwie. Wyniki tej analizy technicznej przedstawiono w specyfikacjach technicznych załączonych do niniejszej decyzji, opartych na dokumencie CESNI/PT (20) 21 rev. 3.
- (9) W wyniku analizy technicznej przeprowadzonej przez grupę roboczą stwierdzono, że eksploatację, bunkrowanie i konserwację układu można bezpiecznie przeprowadzać z uwzględnieniem planowanych środków i procedur określonych w dokumentacji technicznej. Można zatem stwierdzić, że zapewniony jest równoważny poziom bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/1629, o ile spełnione są warunki określone w załączniku. Można zatem przyznać wnioskowane odstępstwo.
- (10) Aby jednak wspomóc opracowanie ewentualnych przyszłych przepisów dotyczących homologacji typu silników spalinowych wewnętrznego spalania napędzanych metanolem, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 (\*), oprócz wymogów dotyczących sprawozdawczości określonych w pkt 8 dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3, należy również przedstawić sprawozdania na temat emisji formaldehydu. Ponieważ brakuje praktycznego doświadczenia w zakresie emisji formaldehydu z tego rodzaju silników, Belgia powinna w tym kontekście uwzględnić swoje obowiązki wynikające z dyrektyw Rady 89/391/EWG (†) i 98/24/WE (‡) oraz dyrektywy 2004/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (‡).
- (11) Proponowane odstępstwo dotyczy wydania unijnego świadectwa zdolności żeglugowej do celów prób obejmującego nowe specyfikacje techniczne stanowiące odstępstwo od załączników II i V do dyrektywy (UE) 2016/1629. Takie odstępstwa przyznaje się jedynie na ograniczony okres, który w tym przypadku powinien wynosić pięć lat od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Odstępstwa od wymagań technicznych określonych w załącznikach II i V do dyrektywy (UE) 2016/1629 w odniesieniu do holownika „HAVENSLEEPBOOT 21” o niepowtarzalnym europejskim numerze identyfikacyjnym statku 06503824, jeśli chodzi o wydanie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej do celów prób obejmującego nowe specyfikacje techniczne, są dozwolone w zakresie i na warunkach określonych w załączniku do niniejszej decyzji. Odstępstwa te pozostają bez uszczerbku dla unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności dla obowiązków wynikających z dyrektyw 89/391/EWG, 98/24/WE i 2004/37/WE.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

(†) Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1989/391/oj>).

(‡) Dyrektywa Rady 98/24/WE z dnia 7 kwietnia 1998 r. w sprawie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników przed ryzykiem związanym ze środkami chemicznymi w miejscu pracy (czternasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) (Dz.U. L 131 z 5.5.1998, s. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1998/24/oj>).

(§) Dyrektywa 2004/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie ochrony pracowników przed zagrożeniem dotyczącym narażenia na działanie czynników rakotwórczych, mutagenów lub substancji reprotoksycznych podczas pracy (szósta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy Rady 89/391/EWG) (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 50, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/37/oj>).

*Artykuł 2*

Niniejszą decyzję stosuje się przez 5 lat od daty jej przyjęcia.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 marca 2026 r.

*W imieniu Komisji*  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
*Członek Komisji*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

W następstwie wniosku Belgii o przyznanie odstępstwa od załączników II i V do dyrektywy (UE) 2016/1629 w odniesieniu do holownika HAVENSLEEPBOOT 21, zarejestrowanego w Belgii pod niepowtarzalnym europejskim numerem identyfikacyjnym statku 06503824, dokumentacja techniczna przygotowana przez Lloyd's Register i przedłożona przez Belgię została przeanalizowana i zrewidowana przez grupę roboczą ds. wymogów technicznych Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI). W ocenie zawartej w dokumencie CESNI/PT (20) 21 rev. 3 stwierdzono, że eksploatację, bunkrowanie i konserwację systemu dwupaliwowego można prowadzić bezpiecznie z uwzględnieniem planowanych środków i procedur opisanych w dokumentacji technicznej.

Na podstawie tej oceny stosowanie metanolu jako paliwa uznaje się zatem za odpowiednio bezpieczne, pod warunkiem że przez cały czas spełnione są następujące warunki:

- 1) Modernizacja układu napędowego wymaga modyfikacji lub dodania następujących układów i elementów: zbiornik metanolu, stacja bunkrowania, system gazu obojętnego, pompownia, silniki napędowe i system wentylacji.
- 2) Ocena ryzyka zgodnie z załącznikiem 8 do normy ES-TRIN jest dostępna dla statku (wersja Lloyd's Register z 6 lutego 2020 r.) – załącznik 1 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.
- 3) Spełniono wymienione poniżej poszczególne dodatkowe wymagania dotyczące konstrukcji i wyposażenia na statku:
  - a) koncepcja bezpieczeństwa (wersja zrewidowana z 1 grudnia 2020 r.) – załącznik 2 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3;
  - b) system wentylacji – załącznik 6 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:
    - nota 1 (wersja zrewidowana z 12 czerwca 2020 r.),
    - nota 2 (wersja zrewidowana z 29 lipca 2020 r.);
  - c) strefy niebezpieczne – załącznik 7 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:
    - ogólne wymogi dotyczące stref niebezpiecznych (wersja z 12 lutego 2020 r.),
    - strefy niebezpieczne – rura odpowietrzająca (min.) DN50 (wersja zrewidowana z 29 lipca 2020 r.),
    - strefy niebezpieczne – rura odpowietrzająca (max.) DN90 (wersja z 29 lipca 2020 r.),
    - strefy niebezpieczne – rura odpowietrzająca DN150 (wersja z 12 czerwca 2020 r.);
  - d) kwestie wynikające z rozdziału 30 normy ES-TRIN i załącznika 8 do niej oraz oceny ryzyka.
- 4) Bunkrowanie metanolu musi odbywać się zgodnie z procedurami określonymi w procedurze bunkrowania (wersja z 13 lutego 2020 r.) – załącznik 3 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.
- 5) Układ napędowy musi być serwisowany zgodnie z instrukcjami producenta, w tym przypadku Anglo Belgian Corporation nv. Instrukcje muszą być przechowywane na pokładzie.
- 6) Wszyscy członkowie załogi muszą odbyć instruktaż w zakresie niebezpieczeństw, użytkowania, serwisowania i kontroli dwupaliwowego układu napędowego zgodnie z treścią określoną w dokumentacji technicznej dotyczącej szkolenia załogi i członków personelu (wersja z 13 lutego 2020 r.) – załącznik 4 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.
- 7) Wszystkie dane dotyczące stosowania dwupaliwowego układu napędowego mają być rejestrowane przez operatora i przechowywane przez okres nie krótszy niż pięć lat. Na żądanie dane należy przesłać właściwemu organowi.
- 8) Roczne sprawozdanie z oceny zawierające wszystkie zebrane dane zostanie przesłane do sekretariatu CESNI w celu przekazania go państwom członkowskim. Sprawozdanie z oceny musi zawierać co najmniej następujące informacje:
  - a) awarie systemu;
  - b) nieszczelności;
  - c) dane dotyczące bunkrów (metanol);

- d) niezgodności, naprawy i modyfikacje dwupaliwowego układu napędowego;
  - e) dane eksploatacyjne;
  - f) sprawozdanie dotyczące emisji w oparciu o niderlandzkie standardowe metody referencyjne (SRM) lub pomiary za pomocą PEMS zgodnie z badaniem w ramach programu Prominent „D3.3, M12, Ocena opcji w zakresie monitorowania i realizacji” z 3 października 2016 r. Należy dodatkowo uwzględnić emisje formaldehydu zgodnie z uznanymi metodami.
- 9) Statek jest zgodny z opisem projektu, planami i schematem – załącznik 5 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3:
- a) opis projektu (wersja z 22 kwietnia 2020 r.);
  - b) plan ogólny (wersja zrewidowana z 6 sierpnia 2020 r.);
  - c) układ zbiornika (wersja z 12 lutego 2020 r.);
  - d) schemat orurowania i oprzyrządowania (wersja z 11 lutego 2020 r.).
- 10) Projekt pilotażowy uwzględnia analizę luk w rozdziale 30 normy ES-TRIN i załączniku 8 do tej normy (wersja z 1 grudnia 2020 r.) – załącznik 8 do dokumentu CESNI/PT (20) 21 rev. 3.
-