



(підпис)

О. В. Стефанішина  
(ініціали та прізвище)

L 252/118

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

16.09.2016

## ДИРЕКТИВИ

### ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2016/1629

від 14 вересня 2016 року

про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 91(1),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів <sup>(2)</sup>,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(3)</sup>,

Оскільки:

- (1) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/87/ЄС <sup>(4)</sup> встановлює гармонізовані умови видачі технічних свідоцтв для суден внутрішнього плавання на всіх внутрішніх водних шляхах Союзу.
- (2) Технічні вимоги до суден, які плавають рікою Рейн, встановлені Центральною комісією судноплавства по Рейну (CCNR).
- (3) Визначені у додатках до Директиви 2006/87/ЄС технічні вимоги включають більшість положень, викладених у Правилах огляду суден на Рейні, у затвердженій CCNR у 2004 році версії. Умови і технічні вимоги до видачі свідоцтв про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну регулярно оновлюються і визнані відповідними сучасному рівню технологічного розвитку.
- (4) З огляду на різне правове регулювання та різні строки процедур вироблення й ухвалення рішень, важко зберігати рівнозначність виданих відповідно до Директиви 2006/87/ЄС свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та свідоцтв, виданих відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну. Це

<sup>(1)</sup> ОВ С 177, 11.06.2014, с. 58.

<sup>(2)</sup> ОВ С 126, 26.04.2014, с. 48.

<sup>(3)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 15 квітня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) і позиція Ради на першому читанні від 16 червня 2016 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Позиція Європейського Парламенту від 14 вересня 2016 року.

<sup>(4)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/87/ЄС від 12 грудня 2006 року щодо технічних вимог до суден внутрішнього плавання та про скасування Директиви Ради 82/714/ЄЕС (ОВ L 389, 30.12.2006, с. 1).

## ДИРЕКТИВИ

### ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2016/1629

від 14 вересня 2016 року

**про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 91(1),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів <sup>(2)</sup>,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(3)</sup>,

Оскільки:

- (1) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/87/ЄС <sup>(4)</sup> встановлює гармонізовані умови видачі технічних свідоцтв для суден внутрішнього плавання на всіх внутрішніх водних шляхах Союзу.
- (2) Технічні вимоги до суден, які плавають рікою Рейн, встановлені Центральною комісією судноплавства по Рейну (CCNR).
- (3) Визначені у додатках до Директиви 2006/87/ЄС технічні вимоги включають більшість положень, викладених у Правилах огляду суден на Рейні, у затвердженій CCNR у 2004 році версії. Умови і технічні вимоги до видачі свідоцтв про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну регулярно оновлюються і визнані відповідними сучасному рівню технологічного розвитку.
- (4) З огляду на різне правове регулювання та різні строки процедур вироблення й ухвалення рішень, важко зберігати рівнозначність виданих відповідно до Директиви 2006/87/ЄС свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та свідоцтв, виданих відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну. Це призводить до недостатньої правової визначеності, що може негативно вплинути на безпеку судноплавства.

<sup>(1)</sup> ОВ С 177, 11.06.2014, с. 58.

<sup>(2)</sup> ОВ С 126, 26.04.2014, с. 48.

<sup>(3)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 15 квітня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) і позиція Ради на першому читанні від 16 червня 2016 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Позиція Європейського Парламенту від 14 вересня 2016 року.

<sup>(4)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/87/ЄС від 12 грудня 2006 року щодо технічних вимог до суден внутрішнього плавання та про скасування Директиви Ради 82/714/ЄЕС (ОВ L 389, 30.12.2006, с. 1).

- (5) Задля досягнення гармонізації на рівні Союзу і запобігання спотворенню конкуренції та розбіжностям рівнів безпеки однакові технічні вимоги повинні застосовуватися до усіх внутрішніх водних шляхів Союзу і регулярно оновлюватися.
- (6) Оскільки CCNR накопичила значний досвід у розробці та оновленні технічних вимог до суден внутрішнього плавання, такий досвід повинен бути повною мірою використаний на користь внутрішніх водних шляхів у Союзі. Європейський комітет з вироблення стандартів у сфері внутрішнього судноплавства (CESNI), що діє під егідою CCNR і відкритий для фахівців з усіх держав-членів, несе відповідальність за вироблення технічних стандартів у сфері внутрішнього судноплавства, якими повинен керуватися Союз.
- (7) Свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, які засвідчують повну відповідність плавучих засобів технічним вимогам, повинні бути дійсними на усіх внутрішніх водних шляхах Союзу.
- (8) Необхідно досягти більшої гармонізації умов видачі державами-членами додаткових свідоцтв про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами Союзу для експлуатації у водних шляхах (гирлах) зон 1 і 2 та у водних шляхах зони 4.
- (9) В інтересах безпеки стандарти повинні бути гармонізовані високою мірою і так, щоб не знизити стандарти безпеки на внутрішніх водних шляхах Союзу. Однак державам-членам, після консультацій із Комісією, необхідно дозволити запроваджувати спеціальні положення стосовно додаткових чи знижених технічних вимог для деяких зон, за умови що такі заходи обмежені конкретними сферами, визначеними у додатках III і IV.
- (10) Підтримуючи належний рівень безпеки, держави-члени повинні мати можливість відступати від вимог цієї Директиви у деяких випадках, пов'язаних із судноплавними водними шляхами, не сполученими із внутрішніми водними шляхами інших держав-членів, або з деякими плавучими засобами, що експлуатуються виключно на національних водних шляхах. Якщо такі відступи поширюються на усі судна, які плавають у державі-члені, то зобов'язання такої держави-члена транспонувати усі встановлені у цій Директиві зобов'язання буде непропорційним та непотрібним. Держави-члени не можуть видавати свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, якщо вони не транспонували відповідні зобов'язання, передбачені цією Директивою.
- (11) Повинна бути забезпечена можливість відступити від вимог цієї Директиви та визнати рівнозначність для окремих плавучих засобів, щоб врахувати альтернативні підходи, або щоб сприяти інноваціям, або щоб запобігти невиправданим витратам, за умови гарантування такого самого або достатнього рівня безпеки. Щоб забезпечити однакові умови імплементації цієї Директиви, виконавчі повноваження стосовно таких відступів та визнання рівнозначності повинні бути покладені на Комісію. Комісія повинна мати можливість звернутися до рекомендацій CESNI щодо таких відступів та визнання рівнозначності. Згадані повноваження повинні здійснюватися відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (12) З міркувань адміністративної, технічної та економічної ефективності держави-члени повинні мати можливість визначати компетентні органи, відповідальні за забезпечення дотримання цієї Директиви та її правильне застосування згідно з національною практикою.
- (13) Свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинне видаватися плавучому засобу, що пройшов технічну перевірку, проведenu до введення в експлуатацію такого плавучого засобу. Шляхом такої технічної перевірки повинна

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року щодо правил та загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13).

перевірятися відповідність плавучого засобу технічним вимогам, встановленим у цій Директиві. Компетентні органи держав-членів повинні мати право у будь-який час проконтролювати таку відповідність та наявність на борту дійсного свідоцтва про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

- (14) Із дотриманням певних строків і залежно від категорії відповідного плавучого засобу, доцільно визначати строк дії свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами окремо у кожному випадку.
- (15) Щоб підтримувати високий рівень безпеки у сфері внутрішнього судноплавства, необхідно встановити детальні положення щодо заміни, поновлення, подовження строку дії, а також видачі нових свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.
- (16) Для забезпечення ефективної імплементації цієї Директиви інформація стосовно плавучих засобів внутрішнього плавання повинна бути внесена до Європейської бази даних корабельних корпусів (EHDB) для використання компетентними органами. EHDB, зокрема, повинна надавати можливість перевірити історію будь-яких заявок на свідоцтва, що перебувають у стані розгляду, та інформацію про всі дійсні свідоцтва, вже видані відповідному плавучому засобу. Комісія повинна вести і пристосовувати EHDB так, щоб вона могла повною мірою слугувати цілям застосування цієї Директиви.
- (17) Викладені у Директиві Європейського Парламенту і Ради 2009/100/ЄС <sup>(1)</sup> заходи повинні залишатися чинними щодо суден, на які не поширюється дія цієї Директиви.
- (18) Для збільшення ясності законодавства Союзу сфера застосування Директиви 2009/100/ЄС повинна включати додаткову сферу застосування цієї Директиви і зміни стосовно міжнародних договорів. Тому Директива 2009/100/ЄС повинна бути змінена.
- (19) перехідний режим повинен застосовуватися до плавучих засобів, що вже перебувають в експлуатації і не мають свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами на момент проходження ними першої технічної перевірки відповідно до переглянутих технічних вимог, встановлених цією Директивою.
- (20) Для цілей кращого регулювання та спрощення повинна бути можливість покликання у цій Директиві на міжнародні стандарти без їх дублювання у законодавстві Союзу.
- (21) CESNI був створений для сприяння гармонізації технічних стандартів, що застосовуються у сфері внутрішніх водних шляхів у всій Європі. Щоб забезпечувати високий рівень безпеки та ефективності внутрішнього судноплавства, підтримувати рівнозначність свідоцтв про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та враховувати науково-технічний прогрес та інші зміни у галузі, ця Директива повинна містити покликання на чинний Європейський стандарт, що встановлює технічні вимоги для суден внутрішнього плавання (стандарт ES-TRIN). Тому повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу (ДФЄС) повинне бути делеговане Комісії у частині оновлення покликання на останню версію стандарту ES-TRIN і встановлення дати його застосування.
- (22) Якщо це належним чином обґрунтовано відповідним аналізом, і за відсутності відповідних та актуальних міжнародних стандартів щодо забезпечення безпеки судноплавства, або якщо зміни у процесі вироблення й ухвалення рішень CESNI ставитимуть під загрозу інтереси Союзу, повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 ТФЄУ повинні бути делеговані Комісії у частині внесення змін і доповнень, задля охорони інтересів Союзу, до додатка II до цієї Директиви шляхом викладення відповідних технічних вимог.

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/100/ЄС від 16 вересня 2009 року про взаємне визнання свідоцтв про судноплавність суден внутрішнього плавання (ОВ L 259, 02.10.2009, с. 8).

- (23) Для внесення змін або доповнень до деяких несуттєвих елементів цієї Директиви повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 ДФЄС повинне бути делеговане Комісії у частині зміни класифікації водних шляхів; уточнення даних, що повинні бути внесені до ЕНДВ, типів доступу до неї, а також інструкцій щодо використання та роботи цієї бази даних; оновлення мінімальних технічних вимог до плавучих засобів внутрішнього плавання та внесення змін і доповнень до додатків III і IV для врахування науково-технічного прогресу, до додатка V для оновлення та спрощення його процедурних положень і до додатка VI для зміни критеріїв визнання класифікаційних товариств, щоб забезпечити безпеку судноплавства, а також у частині зміни будь-яких покликань у цій Директиві на додатки II і V, що зумовлена ухваленням делегованих актів.
- (24) У процесі ухвалення делегованих актів особливо важливо, щоб Комісія на етапі підготовчої роботи проводила належні консультації, у тому числі на рівні експертів, та щоб такі консультації проводилися відповідно до принципів, встановлених у Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року <sup>(1)</sup>. Зокрема, для забезпечення рівної участі у підготовці делегованих актів Європейський Парламент і Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їхні експерти систематично отримують доступ до засідань експертних груп Комісії, що займаються підготовкою делегованих актів.
- (25) Щоб запроваджувати альтернативні підходи, сприяти інноваціям, запобігати невикористаним витратам, забезпечувати ефективний процес видачі сертифікатів або враховувати регіональні обставини, Комісії повинні бути надані виконавчі повноваження щодо надання дозволів на певні відступи від технічних вимог до окремих плавучих засобів, визнання класифікаційних товариств і затвердження додаткових або знижених технічних вимог до суден, що експлуатуються у деяких зонах, не сполучених із судноплавними внутрішніми водними шляхами іншої держави-члена. Ці повноваження повинні здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 182/2011.
- (26) Для забезпечення належної основи для узгодження та співпраці з міжнародними організаціями, компетентними у сфері судноплавства внутрішніми водними шляхами, зокрема із CCNR, та розробки єдиних технічних стандартів внутрішнього судноплавства, які могли б використовувати Союз і міжнародні організації, ця Директива повинна підлягати перегляду, зокрема стосовно дієвості запроваджуваних нею заходів і стосовно механізмів співпраці з міжнародними організаціями, компетентними у сфері внутрішнього судноплавства, аби досягти єдиних, взаємоузгоджених технічних стандартів.
- (27) Данія, Естонія, Ірландія, Греція, Іспанія, Кіпр, Латвія, Мальта, Португалія, Словенія та Фінляндія не мають внутрішніх водних шляхів, або внутрішнє судноплавство у них не використовується значною мірою. Тому зобов'язання цих держав-членів транспонувати й імплементувати цю Директиву було б непропорційним та непотрібним.
- (28) Оскільки мета цієї Директиви, а саме встановлення технічних вимог, необхідних для забезпечення безпеки плавучих засобів, що плавають внутрішніми водними шляхами Союзу, не може бути достатньою мірою досягнута державами-членами, але, враховуючи її масштаб і наслідки, може бути краще досягнута на рівні Союзу, то Союз може вживати заходів згідно з принципом субсидіарності, зазначеним у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, зазначеного у вказаній статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення таких цілей.
- (29) Таким чином, Директиву 2006/87/ЄС необхідно скасувати,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 123, 12.05.2016, с. 1.

## ГЛАВА 1

### СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ, ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ І ЗОНИ ВОДНИХ ШЛЯХІВ

#### Стаття 1

##### Предмет

Ця Директива встановлює:

- (a) технічні вимоги, необхідні для забезпечення безпеки плавучих засобів, що плавають внутрішніми водними шляхами, зазначеними у статті 4; і
- (b) класифікацію згаданих внутрішніх водних шляхів.

#### Стаття 2

##### Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до таких плавучих засобів:

- (a) судна, довжина (L) яких становить 20 метрів або більше;
- (b) судна, для яких добуток довжини (L), ширини (B) та осадки (T) складає 100 кубічних метрів або більше;
- (c) буксири та штовхачі, призначені для буксирування чи штовхання плавучих засобів, зазначених у пунктах (a) та (b), або плавучого обладнання, або призначених для переміщення таких плавучих засобів або плавучого обладнання лагом (борт до борту);
- (d) пасажирські судна;
- (e) плавуче обладнання.

2. Ця Директива не застосовується до:

- (a) поромів;
- (b) військових суден;
- (c) морських суден, у тому числі морських буксирів і штовхачів, які:
  - (i) працюють або базуються у припливних водах;
  - (ii) працюють тимчасово на внутрішніх водних шляхах;

за умови, що вони мають принаймні:

- свідоцтво, що підтверджує відповідність Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС), або рівнозначне свідоцтво; свідоцтво, що підтверджує відповідність Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року, або рівнозначне свідоцтво і міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою (ІОРР), що підтверджує відповідність Міжнародній конвенції про запобігання забрудненню моря із суден 1973/78 років (МАРПОЛ),
- для морських суден, на які не поширюється дія СОЛАС, Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року або МАРПОЛ, відповідні свідоцтва і вантажні марки, що вимагаються законодавством їхніх держав прапора,
- для пасажирських суден, на які не поширюється дія жодної з конвенцій, зазначених у першому абзаці, свідоцтво з правил і стандартів безпеки для пасажирських суден,

видане відповідно до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС <sup>(1)</sup>, або

- для прогулянкових суден, на які не поширюється дія жодної з конвенцій, зазначених у першому абзаці, свідоцтво країни, під прапором якої вони плавають, що засвідчує належний рівень безпеки.

### *Стаття 3*

#### **Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі терміни та означення:

- (a) «плавучий засіб» означає судно або одиницю плавучого обладнання;
- (b) «судно» означає судно внутрішнього плавання або морське судно;
- (c) «судно внутрішнього плавання» означає судно, призначене виключно або переважно для плавання на внутрішніх водних шляхах;
- (d) «буксир» означає судно, збудоване спеціально для виконання операцій з буксирування;
- (e) «штовхач» означає судно, збудоване спеціально для забезпечення руху штовханого складу;
- (f) «пасажирське судно» означає судно для денних поїздок або судно із каютами, побудоване і обладнане для перевезення більш ніж 12 пасажирів;
- (g) «плавуче обладнання» означає плавучу установку, що перевозить робочі механізми, такі як крани, землечерпальне обладнання, копри або елеватори;
- (h) «плавуча споруда» означає будь-яку плавучу установку, зазвичай не призначену для переміщення, таку як басейн для плавання, док, пристань або елінг;
- (i) «плавучий об'єкт» означає пліт або іншу конструкцію, об'єкт або пристрій, здатний до плавання, який не є судном, або плавучим обладнанням, або плавучою спорудою;
- (j) «прогулянкове судно» означає судно, відмінне від пасажирського судна, призначене для спорту чи розваг;
- (k) «швидкісне судно» означає моторний плавучий засіб, здатний досягати швидкості, більшої за 40 км/год відносно води;
- (l) «водотоннажність» означає об'єм підводної частини судна у кубічних метрах;
- (m) «довжина (L)» означає максимальну довжину корпусу в метрах, за виключенням стерна і бугшприта;
- (n) «ширина (B)» означає максимальну ширину корпусу в метрах, вимірювану до зовнішньої межі обшивки корпусу (за виключенням гребних коліс, привальних брусів тощо);
- (o) «осадка (T)» означає вертикальну дистанцію в метрах між найнижчою точкою корпусу, без урахування кілю чи інших стаціонарних деталей, та ватерлінією;
- (p) «сполучені внутрішні водні шляхи» означає водні шляхи держави-члена, з'єднані внутрішніми водними шляхами, якими згідно з національним або міжнародним правом можуть плавати плавучі засоби, що підпадають під сферу дії цієї Директиви, із внутрішніми водними шляхами іншої держави-члена.

### *Стаття 4*

#### **Класифікація внутрішніх водних шляхів**

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2009/45/ЄС від 6 травня 2009 року про правила і стандарти безпеки для пасажирських суден (ОВ L 163, 25.06.2009, с. 1).

1. Для цілей цієї Директиви внутрішні водні шляхи Союзу класифікуються так:
  - (a) Зони 1, 2, 3 і 4:
    - (i) Зони 1 і 2: водні шляхи, перелічені у ГЛАВІ 1 додатка I;
    - (ii) Зона 3: водні шляхи, перелічені у ГЛАВІ 2 додатка I;
    - (iii) Зона 4: усі інші внутрішні водні шляхи, якими згідно з національним правом можуть плавати плавучі засоби, що підпадають під сферу дії цієї Директиви.
  - (b) Зона R: зазначені у пункті (a) водні шляхи, для яких свідоцтва видаються відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, згідно з редакцією вказаної статті від 6 жовтня 2016 року.
2. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 стосовно внесення змін до додатка I щодо класифікації водних шляхів, включаючи додавання і видалення водних шляхів. Такі зміни до додатка I можуть бути внесені лише на вимогу відповідної держави-члена щодо водних шляхів на її території.

## ГЛАВА 2

### СВІДОЦТВА ПРО ПРИДАТНІСТЬ ДО ПЛАВАННЯ

#### *Стаття 5*

##### **Відповідність технічним вимогам і вимогам безпеки**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб вказані у статті 2(1) плавучі засоби, що експлуатуються на зазначених у статті 4 внутрішніх водних шляхах Союзу, будувалися та обслуговувалися згідно з вимогами, встановленими у цій Директиві.
2. Відповідність плавучого засобу параграфу 1 підтверджується свідоцтвом, виданим згідно з цією Директивою.

#### *Стаття 6*

##### **Свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами видаються компетентними органами держав-членів відповідно до цієї Директиви. Після видачі свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами держави-члени повинні перевірити, чи відповідному плавучому засобу вже не видано дійсного свідоцтва, зазначеного у статті 7.
2. Свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинне бути складене відповідно до наведеного у додатку II зразка.
3. Кожна держава-член повинна скласти список, у якому вказані компетентні органи з видачі свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, та повідомити про це Комісію, у тому числі про будь-які зміни до списку. Комісія повинна вести актуальний список компетентних органів на відповідному веб-сайті.
4. Свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами видається плавучому засобу після технічної перевірки, що проводиться до введення плавучого засобу в експлуатацію та має на меті перевірити відповідність плавучого засобу технічним вимогам, зазначеним у додатках II і V.
5. Відповідність плавучого засобу додатковим вимогам, зазначеним у статті 23(1) і (2), за потреби повинна бути перевірена під час технічних перевірок, передбачених параграфом 4 цієї статті та статтею 29, або під час технічної перевірки, що проводиться на запит власника плавучого засобу або його представника.



6. Процедури подання запиту на перевірку та визначення місця і часу такої перевірки повинні входити до повноважень компетентних органів, які видають свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами. Компетентний орган визначає, які документи повинні бути надані. Процедури повинні виконуватися у спосіб, що дозволяє забезпечити проведення перевірки у розумний строк після подання запиту.

7. Компетентні органи держав-членів повинні на запит власника плавучого засобу або його представника видати свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами плавучому засобу, який не підпадає під дію цієї Директиви, якщо такий плавучий засіб відповідає встановленим у цій Директиві вимогам.

## *Стаття 7*

### **Обов'язок мати свідоцтво**

Плавучий засіб, що експлуатується на зазначених у статті 4 внутрішніх водних шляхах Союзу, повинен мати оригінали таких документів:

- (a) у разі експлуатації на водних шляхах зони R:
  - свідоцтво, видане відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, або
  - свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, що підтверджує повну відповідність плавучого засобу, якщо це необхідно згідно з перехідними положеннями додатка II до цієї Директиви для плавучих засобів, які експлуатуються на Рейні (зона R), зазначеним у додатках II і V до цієї Директиви технічним вимогам, щодо яких встановлено рівнозначність технічним вимогам, викладеним на виконання Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, відповідно до застосовних правил і процедур;
- (b) у разі експлуатації на інших водних шляхах, свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами або свідоцтво, видане відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, включаючи за потреби будь-які додаткові свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами відповідно до статті 8 цієї Директиви.

## *Стаття 8*

### **Додаткові свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Плавучому засобу, що має дійсне свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами або свідоцтво, видане відповідно до статті 22 Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, повинне бути надане додаткове свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами Союзу відповідно до статті 23 цієї Директиви.

2. Додаткове свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами складається відповідно до наведеного у додатку II зразка та видається компетентними органами згідно з умовами, встановленими для відповідних водних шляхів.

## *Стаття 9*

### **Тимчасові свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Компетентні органи держав-членів можуть видавати тимчасові свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами:

- (a) плавучим засобам, які запланували переміщення до певного місця з дозволу компетентного органу для отримання свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами;

- (b) плавучим засобам, свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами яких втрачено, пошкоджено або тимчасово вилучено, як зазначено у статтях 13 і 15 або у додатках II і V;
  - (c) плавучим засобам, свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами яких готуються до видачі після успішної перевірки;
  - (d) плавучим засобам, які не відповідають усім необхідним умовам для отримання свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами згідно з додатками II і V;
  - (e) плавучим засобам, які настільки пошкоджені, що більше не відповідають їхнім свідоцтвам Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами;
  - (f) плавучим спорудам або плавучим об'єктам, якщо органи, відповідальні за здійснення спеціальних транспортних операцій, надали дозвіл на здійснення спеціальної транспортної операції, для якої вимагається отримання такого тимчасового свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, як передбачено застосовними регламентами органів із судноплавства держав-членів;
  - (g) плавучим засобам, які отримують вигоди від відступу від додатків II і V згідно зі статтями 25 і 26 цієї Директиви до ухвалення відповідних імплементаційних актів.
2. Тимчасове свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами видається лише у разі належного забезпечення судноплавності плавучого засобу, плавучої споруди або плавучого об'єкта. Воно складається на основі наведеного у додатку II зразка.
3. Тимчасове свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинне включати умови, що вважаються необхідними компетентним органом, і повинне бути дійсним:
- (a) у випадках, зазначених у пунктах (a), (d), (e) та (f) параграфу 1, для однієї спеціальної поїздки, яка повинна бути здійснена протягом належного строку, що не повинен перевищувати одного місяця;
  - (b) у випадках, зазначених у пунктах (b) та (c) параграфу 1, протягом відповідного строку;
  - (c) у випадках, зазначених у пункті (g) параграфу 1, протягом шести місяців; тимчасове свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами може бути подовжене щоразу на шість місяців до ухвалення відповідного імплементаційного акта.

#### *Стаття 10*

##### **Дійсність свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Строк дії свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, виданих новозбудованим плавучим засобам, визначається компетентним органом і не повинен перевищувати:
- (a) п'ять років для пасажирських і швидкісних суден;
  - (b) 10 років для усіх інших плавучих засобів.

Строк дії повинен бути зазначений у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

2. Щодо плавучих засобів, які вже перебувають в експлуатації до проведення технічної перевірки, компетентний орган повинен визначати строк дії свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами окремо у кожному випадку, враховуючи результати перевірки. Але строк дії не повинен перевищувати зазначені у параграфі 1 строки.

#### *Стаття 11*

### **Виняткове подовження строку дії свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

Строк дії свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами у виняткових випадках може бути подовжений компетентним органом, що його видав або поновив, без проведення технічної перевірки не більш ніж на шість місяців згідно з додатками II і V. Про подовження строку дії повинно бути зазначено у такому свідоцтві.

#### *Стаття 12*

### **Поновлення свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинне бути поновлене по закінченні його строку дії згідно зі встановленими у статті 6 умовами після технічної перевірки на предмет відповідності плавучого засобу технічним вимогам, зазначеним у додатках II і V. Свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами можуть бути поновлені будь-яким компетентним органом, нотифікованим Комісією відповідно до статті 6(3).

2. Якщо свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами поновлені, передбачені у додатку II перехідні положення застосовуються щодо плавучих засобів згідно з умовами, зазначеними у такому додатку.

#### *Стаття 13*

### **Заміна свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

Кожна держава-член повинна встановити умови заміни дійсного свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, яке втрачено або пошкоджено. Такі умови повинні вимагати, щоб плавучий засіб, який подає заявку про заміну, у разі втрати, надав заяву про втрату свідоцтва або, у разі пошкодження, повернув пошкоджене свідоцтво. У виданому у порядку заміни свідоцтві повинно бути вказано, що воно є дублікатом.

#### *Стаття 14*

### **Значні зміни або капітальний ремонт плавучого засобу**

У разі значних змін або капітального ремонту, які впливають на відповідність плавучого засобу зазначеним у додатках II і V технічним вимогам стосовно його структурної цілісності, судноплавних, маневрених чи особливих характеристик, такий плавучий засіб повинен перед будь-яким рейсом пройти технічну перевірку, передбачену статтею 6.

Після такої перевірки наявне свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинне бути змінене відповідно до змінених технічних характеристик плавучого засобу, або таке свідоцтво підлягає вилученню, а нове свідоцтво повинне бути видане. Якщо нове свідоцтво видане не у державі-члені, яка видала чи поновила первинне свідоцтво, компетентний орган, що видав або поновив свідоцтво, повинен бути повідомлений про це протягом 30 днів із дати видачі нового свідоцтва.

#### *Стаття 15*

### **Відмова видавати або поновлювати свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та їх відкликання**

1. У будь-якому рішенні не видавати чи не поновлювати свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами повинні бути зазначені підстави його ухвалення. Власник плавучого засобу або його представник повинен бути повідомлений про це, а також про процедуру оскарження і строки, що діють у відповідній державі-члені.

2. Будь-яке дійсне свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами може бути вилучене компетентним органом, який його видав або поновив, якщо плавучий засіб припиняє відповідати технічним вимогам, визначеним у його свідоцтві.

#### *Стаття 16*

#### **Визнання свідоцтв про придатність до плавання плавучих засобів з третіх країн**

До набуття чинності угод про взаємне визнання свідоцтв про придатність до плавання між Союзом і третіми країнами компетентні органи держави-члена можуть визнавати свідоцтва про придатність до плавання плавучих засобів з третіх країн для плавання у межах території такої держави-члена.

#### *Стаття 17*

#### **Реєстри свідоцтв**

Держави-члени повинні забезпечити, щоб їхні компетентні органи вели реєстр усіх свідоцтв, які вони видали або поновили відповідно до статей 6, 8, 9 і 12. Такий реєстр повинен включати інформацію, що міститься у зразку свідоцтва, наведеного у додатку II.

### ГЛАВА 3

## **ІДЕНТИФІКАЦІЯ СУДЕН, ПЕРЕВІРКИ ТА ЗМІНЕНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ**

#### *Стаття 18*

#### **Унікальний європейський ідентифікаційний номер судна**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб кожному плавучому засобу був присвоєний унікальний європейський ідентифікаційний номер судна (ENI) згідно з додатками II та V.
2. Кожен плавучий засіб повинен мати лише один ENI, що повинен залишатися незмінним протягом усього його строку експлуатації.
3. Видаючи свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, компетентний орган повинен включити ENI до нього.
4. Кожна держава-член повинна скласти список, у якому вказані компетентні органи, відповідальні за присвоєння ENI, та повідомити Комісію про це і про будь-які зміни до списку. Комісія повинна вести актуальний список компетентних органів на відповідному веб-сайті.

#### *Стаття 19*

#### **Європейська база даних судових корпусів**

1. Комісія повинна вести EHDB з метою сприяння реалізації адміністративних заходів із підтримання безпеки та зручності судноплавства та забезпечення застосування цієї Директиви.

Будь-яку обробку персональних даних держави-члени повинні здійснювати відповідно до законодавства Союзу про охорону персональних даних, зокрема Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 <sup>(1)</sup>.

Будь-яку обробку персональних даних Комісія повинна здійснювати відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 45/2001 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про охорону фізичних осіб стосовно обробки персональних даних та про вільний рух таких даних і про скасування Директиви 95/46/ЄС (Регламент про загальну охорону даних) (ОВ L 119, 04.05.2016, с. 1).

<sup>(2)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 45/2001 від 18 грудня 2000 року про охорону фізичних осіб стосовно обробки персональних даних інституціями та органами Співтовариства і про вільний рух таких даних (ОВ L 8, 12.01.2001, с. 1).

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб компетентні органи без зволікань вносили до EHDB щодо кожного плавучого засобу:

- (a) дані, що ідентифікують та описують плавучий засіб відповідно до цієї Директиви;
- (b) дані, що стосуються виданих, поновлених, заміненних та вилучених свідоцтв, а також компетентного органу, що видав свідоцтво, відповідно до цієї Директиви;
- (c) цифрову копію всіх свідоцтв, виданих компетентними органами відповідно до цієї Директиви;
- (d) дані про будь-які відхилені або такі, що розглядаються, заявки на свідоцтва відповідно до цієї Директиви; та
- (e) будь-які зміни до даних, зазначених у пунктах з (a) по (d).

3. Зазначені у параграфі 2 дані можуть бути оброблені компетентними органами держав-членів, договірними сторонами Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну і третіми країнами, яким доручено виконання завдань, пов'язаних із застосуванням цієї Директиви та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС <sup>(1)</sup>, для таких цілей:

- (a) застосування цієї Директиви і Директиви 2005/44/ЄС;
- (b) забезпечення управління водним транспортом та інфраструктурою;
- (c) збереження або підвищення рівня безпеки судноплавства;
- (d) збір статистичних даних.

4. Компетентний орган держави-члена може передавати персональні дані третій країні або міжнародній організації, лише за умови що він це робить з урахуванням обставин кожного окремого випадку і що вимоги Регламенту (ЄС) 2016/679, зокрема визначені у його главі V, виконані. Держави-члени повинні забезпечити, щоби така передача була необхідною для цілей, зазначених у параграфі 3 цієї статті. Держави-члени повинні забезпечити, щоб третя країна або міжнародна організація не передавала дані іншій третій країні або міжнародній організації, окрім випадків наявності у неї прямого письмового дозволу на це і дотримання нею умов, визначених компетентним органом держави-члена.

5. Комісія може, враховуючи обставини кожного окремого випадку, передавати персональні дані або надавати доступ до EHDB органу третьої країни або міжнародній організації, за умови що передача або доступ необхідні для цілей, зазначених у параграфі 3 цієї статті, і що виконані вимоги статті 9 Регламенту (ЄС) № 45/2001. Комісія повинна забезпечити, щоб передача або доступ були необхідними для цілей, зазначених у параграфі 3 цієї статті. Комісія повинна забезпечити, щоб третя країна або міжнародна організація не передавала дані іншій третій країні або міжнародній організації, окрім випадків наявності у неї прямого письмового дозволу на це і дотримання нею умов, визначених Комісією.

6. Компетентний орган повинен забезпечити, щоб дані стосовно плавучого засобу були видалені із бази даних, зазначеної у параграфі 1, коли цей плавучий засіб утилізовано.

7. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32, що визначають:

- (a) дані, які повинні бути внесені до бази даних державами-членами;
- (b) дозволені типи доступу з урахуванням категорій одержувачів даних та зазначених у параграфі 3 цієї статті цілей обробки таких даних;
- (c) інструкції щодо використання та функціонування бази даних, зокрема стосовно заходів з безпеки даних, кодування та обробки даних та взаємозв'язку бази даних з реєстрами, зазначеними у статті 17.

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/44/ЄС від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річні інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства (ОВ L 255, 30.09.2005, с. 152).

## *Стаття 20*

### **Проведення технічних перевірок**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб вказані у параграфі 3 компетентні органи проводили первинні, періодичні, спеціальні та добровільні перевірки, зазначені у цій Директиві.
2. Такі компетентні органи можуть не піддавати плавучий засіб повній або частковій технічній перевірці, якщо дійсне свідоцтво, видане визнаним класифікаційним товариством відповідно до статті 21, підтверджує, що плавучий засіб повністю або частково задовольняє технічні вимоги, зазначені у додатках II та V.
3. Кожна держава-член повинна скласти список своїх компетентних органів, відповідальних за проведення технічних перевірок, та повідомити про це Комісію, у тому числі про будь-які зміни до списку. Комісія повинна вести актуальний список компетентних органів та контрольних органів на відповідному веб-сайті.
4. Кожна держава-член повинна відповідати спеціальним вимогам стосовно контрольних органів та запитів на перевірку, що передбачені у додатках II та V.

## *Стаття 21*

### **Визнання класифікаційних товариств**

1. Комісія повинна ухвалювати імплементаційні акти для визнання класифікаційного товариства, що відповідає переліченим у додатку VI критеріям, або відкликання визнання відповідно до процедури, викладеної у параграфах 2 і 3 цієї статті. Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися згідно з дорадчою процедурою, зазначеною у статті 33(2).
2. Заявку на визнання подає до Комісії держава-член, у якій розташована штаб-квартира класифікаційного товариства або його дочірня компанія, уповноважена видавати свідоцтва про відповідність плавучого засобу зазначеним у додатках II та V вимогам, відповідно до цієї Директиви. Разом із цією заявкою подається вся інформація і документація, необхідна для перевірки відповідності критеріям для визнання.
3. Будь-яка держава-член може подати до Комісії запит про відкликання визнання, якщо вона вважає, що класифікаційне товариство більше не відповідає критеріям, визначеним у додатку VI. Разом із запитом про відкликання повинні бути надані документальні підтвердження.
4. Класифікаційні товариства, яким до 6 жовтня 2016 року надано визнання згідно з Директивою 2006/87/ЄС, зберігають своє визнання.
5. Комісія повинна опублікувати вперше до 7 жовтня 2017 року та підтримувати в актуальному стані на відповідному веб-сайті список класифікаційних товариств, визнаних відповідно до цієї статті. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про будь-які зміни у назвах чи адресах класифікаційних товариств, щодо яких вони подали заявки на визнання.

## *Стаття 22*

### **Контроль відповідності**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб їхні компетентні органи могли у будь-який час контролювати, чи має плавучий засіб дійсне свідоцтво відповідно до статті 7 і чи задовольняє він вимоги щодо видачі такого свідоцтва.

У разі недотримання вимог компетентні органи повинні вжити відповідних заходів згідно з параграфами 2–5 цієї статті. Вони також повинні вимагати, щоб власник плавучого засобу або його представник вжив усіх необхідних заходів для виправлення ситуації у встановлений компетентними органами строк.

Компетентний орган, що видав свідоцтво плавучому засобу, повинен бути поінформований про таке недотримання протягом семи днів після здійснення контролю.

2. Якщо плавучий засіб не має дійсного свідоцтва, йому може бути заборонено продовжувати свій рейс.

3. Якщо під час контролю компетентні органи виявлять, що плавучий засіб становить явну небезпеку для осіб на борту, довілля чи безпеки судноплавства, вони можуть заборонити плавучому засобу продовжувати рейс до вжиття необхідних заходів для виправлення ситуації.

Компетентні органи також можуть передбачити пропорційні заходи, що дозволять плавучому засобу безпечно продовжити рейс, за потреби після припинення його руху, до місця, де він буде перевірений або відремонтований.

4. Держава-член, яка заборонила плавучому засобу продовжувати рейс або повідомила власника плавучого засобу або його представника про свій намір здійснити таку заборону, якщо виявлені дефекти не будуть виправлені, повинна поінформувати компетентний орган держави-члена, який видав або востаннє поновив свідоцтво плавучого засобу, протягом семи днів про рішення, що вона його ухвалила або має намір ухвалити.

5. У будь-якому рішенні про переривання руху плавучого засобу, ухваленому на виконання цієї Директиви, повинні бути вказані підстави його ухвалення. Про таке рішення повинно бути невідкладно повідомлено відповідній стороні, яка водночас повинна бути поінформована про процедури оскарження, передбачені чинним законодавством відповідної держави-члена та про строки на оскарження.

### *Стаття 23*

#### **Змінені технічні вимоги для певних зон**

1. Держави-члени можуть, у відповідних випадках, з урахуванням вимог Переглянутої конвенції про судноплавство по Рейну, ухвалювати технічні вимоги додатково до зазначених у додатках II та V щодо плавучих засобів, які експлуатуються на водних шляхах зон 1 і 2 на їхній території. Такі додаткові вимоги повинні стосуватися лише перелічених у додатку III елементів.

2. Щодо пасажирських суден, які експлуатуються на несполучених внутрішніх водних шляхах зони 3, кожна держава-член може мати технічні вимоги, що діють додатково до зазначених у додатках II та V вимог. Такі додаткові вимоги повинні стосуватися лише елементів, перелічених у додатку III.

3. Якщо застосування перехідних положень, зазначених у додатку II, призведе до зниження чинних національних стандартів безпеки, держава-член може припинити застосування таких перехідних положень щодо пасажирських суден, які експлуатуються на її несполучених внутрішніх водних шляхах. За таких обставин відповідна держава-член може вимагати, щоб з 30 грудня 2008 року такі пасажирські судна, які експлуатуються на несполучених внутрішніх водних шляхах, повністю відповідали зазначеним у додатках II та V технічним вимогам.

4. Держави-члени можуть дозволити часткове застосування технічних вимог або встановити технічні вимоги, які є менш суворими ніж зазначені у додатках II та V вимоги, щодо плавучих засобів, які експлуатуються виключно на водних шляхах зон 3 і 4 на їхній території. Менш суворі технічні вимоги або часткове застосування технічних вимог повинні стосуватися лише елементів, перелічених у додатку IV.

5. Якщо держава-член застосовує параграфи 1, 2, 3 або 4, вона повинна повідомити про це Комісію щонайменше за шість місяців до передбачуваної дати застосування. Комісія повинна поінформувати про це інші держави-члени.

У випадках, зазначених у параграфах 1 і 2 цієї статті, Комісія ухвалює імплементаційні акти для затвердження додаткових технічних вимог. Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися згідно з дорадчою процедурою, зазначеною у статті 33(2).

6. Відповідність зміненим технічним вимогам згідно з параграфами 1, 2, 3 і 4 повинна бути зазначена у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами або у додатковому свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

#### *Стаття 24*

##### **Відступи для певних категорій плавучих засобів**

1. Підтримуючи належний рівень безпеки, держави-члени можуть дозволити відступи від усіх або частини вимог цієї Директиви для:

- (a) плавучих засобів, які експлуатуються на несполучених внутрішніх водних шляхах;
- (b) плавучих засобів вантажопідйомністю не більше 350 тонн або плавучих засобів, що не призначені для перевезення вантажів і мають водотоннажність менш ніж 100 кубічних метрів, будівництво яких було розпочате до 1 січня 1950 року і які експлуатуються виключно на їхній території.

2. Без обмеження Переглянутої Конвенції про судноплавство по Рейну, держави-члени можуть дозволити щодо судноплавства на їхній території відступи від цієї Директиви для плавучих засобів, які використовуються для обмежених рейсів місцевого значення або в районах гаваней. Відступи та рейси або райони, для яких вони дійсні, повинні бути визначені у свідоцтві плавучого засобу.

3. Держави-члени повинні повідомити Комісію про відступи, дозволені відповідно до параграфів 1 і 2. Комісія повинна поінформувати про це інші держави-члени.

#### *Стаття 25*

##### **Використання нових технологій і відступи для окремих плавучих засобів**

1. Для заохочення інновацій та використання нових технологій у внутрішньому судноплавстві Комісія уповноважена ухвалювати імплементаційні акти, що дозволяють відступи або визнання рівнозначності технічних специфікацій для окремого плавучого засобу, стосовно:

- (a) видачі свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, що визнає використання або присутність на борту плавучого засобу інших матеріалів, установок або окремих одиниць обладнання чи ухвалення порядків або конструктивних аспектів, окрім тих, що включені до додатків II та V, за умови забезпечення аналогічного рівня безпеки;
- (b) видачі свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами для випробувальних цілей на обмежений строк з новими технічними специфікаціями, які відступають від вимог додатків II та V, за умови забезпечення достатнього рівня безпеки.

Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися згідно з дорадчою процедурою, зазначеною у статті 33(2).

2. Компетентні органи держави-члена повинні вказувати у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами будь-які застосовні відступи та визнання рівнозначності, зазначені у параграфі 1.

#### *Стаття 26*

##### **Труднощі**

1. Після закінчення строку дії перехідних положень до технічних вимог, встановлених у додатку II, Комісія може ухвалювати імплементаційні акти, що дозволяють відступити від технічних вимог, встановлених у згаданому додатку, щодо яких діяли такі перехідні положення, якщо такі вимоги технічно важко застосовувати або якщо їх застосування може призвести до непропорційних витрат.



Такі імплементаційні акти повинні ухвалюватися згідно з дорадчою процедурою, зазначеною у статті 33(2).

2. Компетентні органи держави-члена повинні вказувати у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами будь-які застосовні відступи, зазначені у параграфі 1.

#### *Стаття 27*

#### **Реєстр затвердженого за типовим зразком обладнання**

Комісія повинна публікувати на відповідному веб-сайті реєстр обладнання, що воно було затверджене за типовим зразком згідно з додатками II та V.

### ГЛАВА 4

### **ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### *Стаття 28*

#### **Перехідні положення стосовно використання документів**

Документи, що підпадають під сферу дії цієї Директиви і видані компетентними органами держав-членів згідно з Директивою 2006/87/ЄС до 6 жовтня 2016 року, залишаються чинними до закінчення строку їхньої дії.

#### *Стаття 29*

#### **Плавучі засоби, виключені зі сфери дії Директиви 82/714/ЄЕС**

1. Свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами видається плавучим засобам, які виключені зі сфери дії Директиви 82/714/ЄЕС <sup>(1)</sup>, але на які поширюється дія цієї Директиви відповідно до статті 2(1) цієї Директиви, після технічної перевірки на предмет відповідності плавучих засобів технічним вимогам, зазначеним у додатках II та V до цієї Директиви. Така технічна перевірка повинна бути проведена по закінченні строку дії поточного сертифіката плавучого засобу і в будь-якому разі не пізніше 30 грудня 2018 року.

2. Будь-яка невідповідність зазначеним у додатках II та V технічним вимогам повинна бути вказана у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами. Якщо компетентні органи вважають, що ці недоліки не становлять явної небезпеки, експлуатація зазначеного у параграфі 1 цієї статті плавучого засобу може продовжуватися до заміни або зміни тих компонентів або частин плавучого засобу, що позначені у свідоцтві як невідповідні таким вимогам, після чого такі компоненти або частини повинні відповідати зазначеним у додатках II та V вимогам.

3. Заміна наявних деталей аналогічними деталями або деталями рівнозначної технології чи конструкції під час поточного ремонту і технічного обслуговування не вважається заміною або зміною у значенні параграфа 2.

4. Явна небезпека у значенні параграфа 2 цієї статті припускається, зокрема, у разі невиконання вимог стосовно структурної цілісності, судноплавних, маневрених чи особливих характеристик плавучого засобу відповідно до зазначених у додатках II та V технічних вимог. Відступи, передбачені у зазначених у додатках II та V технічних вимогах, не вважаються недоліками, що становлять явну небезпеку.

<sup>(1)</sup> Директива Ради 82/714/ЄЕС від 4 жовтня 1982 року щодо технічних вимог до суден внутрішнього плавання (ОВ L 301, 28.10.1982, с. 1).

### *Стаття 30*

#### **Перехідні положення стосовно тимчасових вимог згідно з Директивою 2006/87/ЄС**

Тимчасові вимоги, ухвалені відповідно до статті 1.06 додатка II до Директиви 2006/87/ЄС, залишаються чинними до закінчення строку їхньої дії.

### *Стаття 31*

#### **Адаптація додатків**

1. Комісія повинна ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 для адаптації додатка II, щоб без необґрунтованої затримки оновлювати покликання на актуальну версію стандарту ES-TRIN і встановлювати дату його застосування.
2. Як відступ від параграфу 1, якщо це належним чином обґрунтовано відповідним аналізом, і за відсутності відповідних та актуальних міжнародних стандартів щодо забезпечення безпеки судноплавства, або якщо зміни у процесі вироблення й ухвалення рішень CESNI ставитимуть під загрозу інтереси Союзу, Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 для внесення змін до додатка II, щоб встановлювати відповідні технічні вимоги.
3. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 стосовно адаптації додатків III і IV до рівня науково-технічного прогресу.
4. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 стосовно адаптації додатка V для оновлення і спрощення адміністративних положень.
5. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 стосовно адаптації додатка VI для внесення змін до критеріїв визнання класифікаційних товариств, щоб забезпечити безпеку судноплавства.
6. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 32 для оновлення покликань у цій Директиві на певні положення додатків II та V відповідно до змін і доповнень, внесених до цих додатків.

### *Стаття 32*

#### **Здійснення делегованих повноважень**

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надаються Комісії з дотриманням умов, встановлених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статтях 4, 19 і 31, надаються Комісії на період у п'ять років, починаючи з 6 жовтня 2016 року. Комісія складає звіт про здійснення делегованих повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного періоду. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого подовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.
3. Європейський Парламент або Рада можуть у будь-який час відкликати делеговані повноваження, зазначені у статтях 4, 19 і 31. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказаних у такому рішенні. Рішення набуває чинності на наступний день після його публікації в Офіційному віснику Європейського Союзу або на пізнішу дату, вказану в рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже введені в дію.
4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з призначеними кожною державою-членом експертами відповідно до принципів, встановлених у Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року.
5. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона надає його одночасно Європейському Парламенту і Раді.

6. Делегований акт, ухвалений відповідно до статей 4, 19 і 31, набуває чинності, тільки в тому випадку, якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з дати надання зазначеного акта Європейському Парламенту і Раді, або якщо до закінчення такого періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не матимуть заперечень. Такий період подовжується ще на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

### *Стаття 33*

#### **Процедура Комітету**

1. Комісії у її діяльності допомагає Комітет, створений згідно зі статтею 7 Директиви Ради 91/672/ЄЕС <sup>(1)</sup> (далі — «Комітет»). Комітет є комітетом у значенні Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. У разі покликання на цей параграф застосовується стаття 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо позиція Комітету повинна бути отримана шляхом письмової процедури, така процедура припиняється без результату, якщо протягом строку для надання позиції голова Комітету так вирішить.

### *Стаття 34*

#### **Огляд**

Комісія повинна до 7 жовтня 2021 року подати Європейському Парламенту і Раді звіт, що містить огляд ефективності запроваджених цією Директивою заходів, зокрема стосовно гармонізації технічних вимог та розробки технічних стандартів щодо внутрішнього судноплавства. Звіт повинен також містити огляд механізмів співпраці з міжнародними організаціями, компетентними у сфері внутрішнього судноплавства. До звіту, якщо необхідно, повинна додаватися законодавча пропозиція щодо подальшого спрощення співпраці та узгодження у встановленні стандартів, на які можуть робитися покликання у законодавчих актах Союзу. Комісія повинна подавати подібний звіт після будь-яких важливих змін у сфері внутрішнього судноплавства.

### *Стаття 35*

#### **Санкції**

Держави-члени повинні встановити правила щодо санкцій за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, та вжити необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними.

### *Стаття 36*

#### **Зміни і доповнення до Директиви 2009/100/ЄС**

Внести до Директиви 2009/100/ЄС такі зміни:

(1) Статтю 1 викласти у такій редакції:

##### *«Стаття 1*

Ця Директива застосовується до суден, що використовуються для перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами та мають загальну вантажопідйомність 20 метричних тонн або більше:

(а) довжиною менше 20 метрів; і

<sup>(1)</sup> Директива Ради 91/672/ЄЕС від 16 грудня 1991 року про взаємне визнання національних свідоцтв капітанів для перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами (ОВ L 373, 31.12.1991, с. 29).

- (b) для яких добуток довжини (L), ширини (B) та осадки (T) складає менше 100 кубічних метрів.

Ця Директива не обмежує Правила огляду суден на Рейні та Європейську угоду про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ)».

- (2) Внести до Статті 3 такі зміни:

- (a) Параграф 4 викласти у такій редакції:

«4. Держави-члени можуть вимагати, щоб судна, які перевозять небезпечні товари, визначені у ВОПНВ, відповідали встановленим у згаданій Угоді вимогам. На підтвердження цього вони можуть вимагати надання дозволу, передбаченого згаданою Угодою»;

- (b) другий підпараграф параграфа 5 викласти у такій редакції:

«Спеціальні умови перевезення небезпечних вантажів вважаються виконаними на всіх водних шляхах Співтовариства, якщо судна відповідають вимогам ВОПНВ. Свідченням відповідності таким вимогам може бути дозвіл, зазначений у параграфі 4».

### *Стаття 37*

#### **Транспозиція**

1. Без обмеження статті 40, держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, не пізніше 7 жовтня 2018 року, які повинні набути чинності з цієї дати. Вони повинні негайно поінформувати про це Комісію.

Коли держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційного опублікування. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени повинні надати Комісії текст інструментів національного законодавства, ухвалених ними у сфері регулювання цієї Директиви.

3. Будь-яка держава-член, що унаслідок відступів, дозволених відповідно до статті 24(1) і (2), не має плавучих засобів, що підпадають під дію цієї Директиви та експлуатуються на її водних шляхах, не зобов'язана транспонувати ГЛАВУ 2, статтю 18(3) і статті 20 та 21.

### *Стаття 38*

#### **Скасування**

Директиву 2006/87/ЄС скасувати з 7 жовтня 2018 року.

Покликання на скасовану Директиву необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву і читати згідно з кореляційною таблицею, наведеною у додатку VII.

### *Стаття 39*

#### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в Офіційному віснику Європейського Союзу.

### *Стаття 40*

#### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам, окрім Данії, Естонії, Ірландії, Греції, Іспанії, Кіпру, Латвії, Мальти, Португалії, Словенії та Фінляндії.

Вчинено у Страсбурзі 14 вересня 2016 року.

*За Європейський Парламент*

*Президент*

M. SCHULZ

*За Раду*

*Президент*

I. KORČOK

---

## СПИСОК ДОДАТКІВ

- Додаток I: Список внутрішніх водних шляхів Союзу, розділених географічно на зони 1, 2 і 3
- Додаток II: Мінімальні технічні вимоги, застосовні до плавучих засобів на внутрішніх водних шляхах зон 1, 2, 3 і 4
- Додаток III: Сфери можливих додаткових технічних вимог, застосовних до плавучих засобів на внутрішніх водних шляхах зон 1, 2 і несполученої зони 3
- Додаток IV: Сфери можливого зниження технічних вимог, застосовних до плавучих засобів на внутрішніх водних шляхах зон 3 і 4
- Додаток V: Детальні процедурні положення
- Додаток VI: Класифікаційні товариства
- Додаток VII: Кореляційна таблиця

ДОДАТОК І

СПИСОК ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ СОЮЗУ, РОЗДІЛЕНИХ  
ГЕОГРАФІЧНО НА ЗОНИ 1, 2 і 3

ГЛАВА 1

**Зона 1**

*Німеччина*

Емс	Від лінії, що з'єднує колишній маяк Грестсіл із західним пірсом на вході до порту Емсхафен у бік моря до 53° 30' пн. широти і 6° 45' сх. довготи, тобто дещо в бік моря від ліхтерної зони для суден-суховантажів у Альте Емс <sup>(1)</sup>
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>(1)</sup> Щодо суден з іншим портом приписки, потрібно взяти до уваги статтю 32 Договору Емс-Долларт від 8 квітня 1960 року (BGBl. 1963 II, с. 602).

*Польща*

Частина Поморської бухти південніше лінії, що з'єднує Нордперд на острові Рюген із маяком Нехорже.

Частина Гданської бухти південніше лінії, що з'єднує маяк Хель з бакеном на вході до порту Балтійськ.

*Швеція*

Озеро Венерн, обмежене на півдні географічною паралеллю, що проходить через маяк Бастугрунде

Гета-Ельв і Рівофйорден, обмежені на сході мостом Ельвсборг, на заході — паралеллю, що проходить через маяк Гевескар, і на півдні — географічною паралеллю, що проходить через маяк Сьмьорбадан

*Сполучене Королівство*

ШОТЛАНДІЯ	
Блю-Малл-Саунд	Між Гатчером і Белмонтом
Йелл-Саунд	Між Тофтс-Во та Улста
Саллом-Во	У межах лінії від північно-східної точки острова Гласс до північної точки Колбек-Несс
Дейлз-Во	Взимку: у межах лінії від північної точки Кебістер-Несс до узбережжя Брейвік на 1° 10,8' зх. довготи
Дейлз-Во	Влітку: як для Лервіка
Лервік	Взимку: у межах району, обмеженого на півночі лінією від Скоттл-Хоулм до Скарфі-Тейнг на острові Брессей, а на півдні лінією від маяка Туейджес-Пойнт до Уолпа-Тейнг на острові Брессей

Лервік	Влітку: у межах району, обмеженого на півночі лінією від Брім-Несс до північно-східного кута Іннер-Скор, а на півдні лінією від крайньої південної точки Несс-оф-Саунд до Кіркабістернесс
Керкволл	Між Керкволл і Раузі не східніше лінії між Пойнт-оф-Граанд (Егілсей) та Голт-Несс (Шепінсей) або між Хед-оф-Уорк (Мейнленд) через маяк Хеліар-Холм до берега Шепінсей; не північно-західніше південно-східного мису острова Ейнхаллоу, не в бік моря, та лінії між берегом Раузі на 59° 10,5' пн. широти 002° 57,1' зх. довготи та берегом Егілсей на 59° 10' пн. широти та 002° 56,4' зх. довготи
Стромнесс	До Скапа, але не поза Скапа-Флоу
Скапа-Флоу	У межах району, обмеженого лініями, проведеними з Пойнт-оф-Клеттс на острові Хой до точки триангуляції Томсонз-Хілл на острові Фара, а звідти — до пірса Гібралтар на острові Флотта; від пірса Св. Вінсента на острові Флотта до крайньої західної точки Каф-оф-Флотта; від крайньої східної точки Каф-оф-Флотта до Нідл-Пойнт на острові Саут-Роналдсей та від Несс-он-Мейнленд до маяка Пойнт-оф-Оксен на острові Гремсей, а звідти — до Бу-Пойнт на острові Хой; та в бік моря від вод зони 2
Балнакіл-Бей	Між Ейлеан-Даб і А'Члейт
Кромарті-Ферт	У межах лінії від Північного Сутора до Наірн-Брейквотер і в бік моря від вод зони 2
Інвернесс	У межах лінії від Північного Сутора до Наірн-Брейквотер і в бік моря від вод зони 2
Ріка Тей — Данді	У межах лінії від Брауті-Касл до Тейпорт і в бік моря від вод зони 2
Ферт-оф-Форт і ріка Форт	У межах лінії від Кірколді до ріки Портобелло та в бік моря від вод зони 2
Солвей-Ферт	У межах лінії від Сазернесс-Пойнт до Сіллот
Лох-Райан	У межах лінії від Фіннартс-Пойнт до Мілльо-Пойнт та в бік моря від вод зони 2



Клайд	<p>Зовнішня межа: лінія від Скіпнесс до точки, що знаходиться за одну милю на південь від Гарроч-Хед, а звідти — до Фарленд-Хед</p> <p>Внутрішня межа взимку: лінія від маяка Клок до пірса Данун Внутрішня межа влітку: лінія від Богані-Пойнт, острів Б'ют, до замка Скелморлі та лінія від Ардламонт-Пойнт до крайньої південної точки Еттрік-Бей всередині Кайлз-оф-Б'ют</p> <p>Примітка: Вказана вище літня внутрішня межа розширюється у період з 5 червня по 5 вересня (обидві дати включно) на лінію від точки, що знаходиться за дві милі від берегу Ейршир біля замка Скелморлі, до Томонт-Енд, Камбре, та лінію від Портахур-Пойнт, Камбре, до Іннер-Брайгерд-Пойнт, Ейршир</p>
Обан	У межах району, обмеженого на півночі лінією від Данолі-Пойнт-Лайт до Ард-на-Хред, а на півдні — лінією від Руда-Сінах до Ард-на-Кел
Кайл-оф-Лохалш	Через Лох-Алш до верхньої точки Лох-Дех
Лох-Гейрлох	<p>Взимку: немає</p> <p>Влітку: Південніше лінії, що проходить на схід від Руба-на-Мойн до Ейлан-Хоррісдейл, і звідти до Руба-нан-Еннтаг</p>
ПІВНІЧНА ІРЛАНДІЯ	
Белфаст-Лох	<p>Взимку: немає</p> <p>Влітку: у межах лінії від Каррікфергус до Бангор та в бік моря від вод зони 2</p>
Лох-Ней	На відстані, більшій за 2 милі від берега
СХІДНЕ УЗБЕРЕЖЖЯ АНГЛІЇ	
Ріка Гамбер	<p>Взимку: у межах лінії від Нової Голландії до Полл Влітку: у межах лінії від пірса Кліторпс до церкви у Петрінгтоні та в бік моря від вод зони 2</p>
УЕЛЬС І ЗАХІДНЕ УЗБЕРЕЖЖЯ АНГЛІЇ	
Ріка Северн	<p>Взимку: у межах лінії від Блекнор-Пойнт до Колдікот-Пілл, Портскеветт Влітку:</p>

	у межах лінії від пірса Баррі-Док до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
Ріка Вай	Взимку: у межах лінії від Блекнор-Пойнт до Колдікот-Пілл, Портскеветт Влітку: у межах лінії від пірса Баррі-Док до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
Ньюпорт	Взимку: немає Влітку: у межах лінії від пірса Баррі-Док до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
Кардіфф	Взимку: немає Влітку: у межах лінії від пірса Баррі-Док до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
Баррі	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від пірса Баррі-Док до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
Суонсі	У межах лінії, що з'єднує крайні точки хвилеломів у морі
Протока Менай	У межах протоки Менай від лінії, що з'єднує маяк на острові Лландвін з Дінас-Дінллю, та ліній, що з'єднують південну точку острова Паффін з Трвін-ДюПойнт та залізничною станцією Лланфайрфехан, та в бік моря від вод зони 2
Ріка Ді	Взимку: у межах лінії від Хілбр-Пойнт до Пойнт-оф-Ейр Влітку: у межах лінії від Формбі-Пойнт до Пойнт-оф-Ейр та в бік моря від вод зони 2
Ріка Мерсі	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від Формбі-Пойнт до Пойнт-оф-Ейр та в бік моря від вод зони 2
Престон і Саутпорт	У межах лінії від Саутпорта до Блекпула всередині берегів та в бік моря від вод зони 2
Флітвуд	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від Россал-Пойнт до Хемфрі-Хед та в бік моря від вод зони 2

Ріка Лун	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від Россал-Пойнт до Хемфрі-Хед та в бік моря від вод зони 2
Хейшем	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від Россал-Пойнт до Хемфрі-Хед
Моркем	Взимку: Немає Влітку: у межах лінії від Россал-Пойнт до Хемфрі-Хед
Уоркінгтон	У межах лінії від Сазернесс-Пойнт до Сіллот та в бік моря від вод зони 2
ПІВДЕНЬ АНГЛІЇ	
Ріка Колн, Колчестер	Взимку: у межах лінії від Колн-Пойнт до Уїтстейбл Влітку: у межах лінії від пірса Клектон до Рекальверз
Ріка Блекуотер	Взимку: у межах лінії від Колн-Пойнт до Уїтстейбл Влітку: у межах лінії від пірса Клектон до Рекальверз та в бік моря від вод зони 2
Ріка Крауч та ріка Роуч	Взимку: у межах лінії від Колн-Пойнт до Уїтстейбл Влітку: у межах лінії від пірса Клектон до Рекальверз та в бік моря від вод зони 2
Ріка Темза та її притоки	Взимку: у межах лінії від Колн-Пойнт до Уїтстейбл Влітку: у межах лінії від пірса Клектон до Рекальверз та в бік моря від вод зони 2
Ріка Медвей і Свейл	Взимку: у межах лінії від Колн-Пойнт до Уїтстейбл Влітку: у межах лінії від пірса Клектон до Рекальверз та в бік моря від вод зони 2
Чичестер	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2

Гавань Ленгстоун	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Портсмут	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Бембрідж, острів Вайт	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Кау, острів Вайт	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Саутгемптон	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Ріка Б'юлі	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Озеро Кіхейвен	Всередині острова Вайт у межах району, обмеженого лініями, проведеними між шпилем церкви, Вест-Віттеринг, до церкви Трійці, Бембрідж, на схід, та між Нідлз і Хьорст-Пойнт у західному напрямку та в бік моря від вод зони 2
Веймут	У межах гавані Портленд та між рікою Вей та гаванню Портленд
Плімут	У межах лінії від Косенд до Брейкуотер до Стеддон та в бік моря від вод зони 2
Фалмут	Взимку: у межах лінії від Сент-Ентоні-Хед до Роузмульйон Влітку: у межах лінії від Сент-Ентоні-Хед до Нейр-Пойнт та в бік моря від вод зони 2
Ріка Кемел	У межах лінії від Степпер-Пойнт до Требетерік-Пойнт та в бік моря від вод зони 2
Бріджуотер	У межах мілководдя та в бік моря від вод зони 2

Ріка Ейвон	Взимку: у межах лінії від Блекнор-Пойнт до Колдікот-Пілл, Портскеветт Влітку: у межах лінії від пірса Баррі до Стіпхольм, і звідти — до Брін-Даун і в бік моря від вод зони 2
------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Зона 2

*Чеська Республіка*

Водосховище Ліпно

*Німеччина*

Емс	Від лінії, що перетинає Емс поблизу входу до порту Папенбург, між колишньою насосною станцією Дімен та отвором дамби у Хальте, до лінії, що з'єднує колишній маяк Грестсіл із західним пірсом на вході до порту Емсхафен
Яде	Всередині лінії, що з'єднує колишній маяк Шилінг із вежею церкви у Лангвардені
Везер	Від північно-західного краю залізничного моста у Бремені до лінії, що з'єднує вежі церков у Лангвардені та Каппелі, у тому числі бічні відгалуження Вестергате, Рекумер-Лох, Рехтер-Небенарм та Швайбург
Ельба разом із Бутцтфлетером Зюдерельбе (від 0,69 км до гирла Ельби), Рутенштром (від 3,75 км до гирла Ельби), Вішхафенер Зюдерельбе (від 8,03 км до гирла Ельби)	Від нижньої межі порту Гамбург до лінії, що з'єднує буй Дозе із західним краєм дамби Фрідріхскоог (Діксанд), у тому числі Небенельбе та притоки Есте, Люе, Швінге, Осте, Піннау, Крюкау та Штьор (у кожному випадку від гирла до водопідйомної греблі)
Бухта Мельдорфер	Всередині лінії, що з'єднує західний край дамби Фрідріхскоог (Діксанд) та західну голову пірса у Бюзумі
Айдер	Від гирла каналу Гізелау (22,64 км) до лінії між центром фортеці (Тренке) і вежею церкви у Фоллервіку
Канал Гізелау	Від гирла Айдеру до гирла каналу Норд-Остзее
Фленсбургський фіорд	Всередині лінії, що з'єднує маяк Кеняс і Біркнак та на півночі з німецько-датського кордону на Фленсбургському фіорді
Шлей	Всередині лінії між головами пірсів Шлеймюнде

Бухта Екернфьордер	Всередині лінії, що з'єднує Бокніс-Ек та північно-східну точку материка поблизу Деніш-Нінхоф
Кільський фіорд	Всередині лінії, що з'єднує маяк Бюлк з воєнно-морським меморіалом Лабьо
Канал Норд-Остзеє (Кільський канал) разом із Аудорфер Зеє і Шірнауер Зеє	Від лінії, що з'єднує голови пірсів у Брунсбюттелі, до лінії, що з'єднує маяки на вході у порт Кіль-Хольтенау, у тому числі Оберайдерзеє та Енге, Аудорфер Зеє, Боргштедтер Зеє та Енге, Шимауер Зеє, Флемхудар Зеє та канал Ахтерверер
Траве	Від північно-західного краю розвідного залізничного моста у Любеку з Пьотенітцер Вік, та з Дассовер Зеє до лінії, що з'єднує південну внутрішню та північну зовнішню голови пірса у Травемюнде
Леда	Від входу зовнішньої гавані морського шлюзу Лер до гирла Емсу
Хунте	Від порту Олденбург та від точки на 140 м нижче за течією від моста Амалієнбрюке в Ольденбурзі до гирла Везера
Лезум	Від місця злиття Хамме і Вюмме (0,00 км) до гирла Везеру
Есте	Від нижнього б'єфу шлюзу Букстехуде (0,25 км) до гирла Ельби
Люе	Від нижнього б'єфу Ау-Мюле у Горнебургу (0,00 км) до гирла Ельби
Швінге	Від північного краю шлюзу Зальцор в Штаде до гирла Ельби
Осте	Від 210 м вище діаметральної лінії транспортного моста через греблю Осте (69,360 км) до гирла Ельби
Піннау	Від південно-західного краю залізничного моста у Пінненбергу до гирла Ельби
Крюкау	Від південно-західного краю моста, що веде до/з Веденкампа в Елмсхорн до гирла Ельби
Штьор	Від мареографа у Рензінгу до гирла Ельби
Фрайбургер Хафенприль	Від східної межі шлюзу у Фрайбургу на Ельбі до гирла Ельби
Вісмарська затока, Кірхзеє, Брайтлінг, Зальцхафф та акваторія порту Вісмар	У бік моря до лінії між Хохер-Вішендорф-Хук та маяком Тіммендорф та лінії, що з'єднує маяк Голлвіц на острові Поель та південну точку півострова Вустров
Варнов разом із Брайтлінгом та бічними відгалуженнями	Вниз за течією від Мюлендамма від північного краю Гайнітцбрюкке у Ростоку в бік моря до лінії, що з'єднує північні точки західного та східного пірсів у Варнемюнде

Води, обмежені материком та півостровами Дарсс і Зінгст та островами Хіддензеє та Рюген (у тому числі акваторія порту Штральзунд)	Простягається у бік моря між півостровом Зінгст та островом Бок: до 54° 26' 42" пн. широти, островами Бок і Хіддензеє: до лінії, що з'єднує північну точку острова Бок та південну точку острова Хіддензеє, островом Хіддензеє та островом Рюген (Буг): до лінії, що з'єднує південно-східну точку Нойбессіна та Бугер-Хакена
Кляйнер Ясмундер Бодден	
Грейсвальдська затока	У бік моря до лінії зі східної точки Тіссовер-Хакен (Зюдперд) до східної точки острова Рюден, а звідти — до північної точки острова Узедом (54° 10' 37" пн. широти, 13° 47' 51" сх. довготи)
Рікк	На схід від моста Штайнбеккер у Грайфсвальді до лінії, що з'єднує голови причалів
Води, обмежені материком та островом Узедом (Пенештром, у тому числі акваторія порту Вольгаст і Ахтервассер, а також Одерська затока)	На схід до кордону з Республікою Польща у Щецинській затоці
Укер	Від південно-західного краю транспортного моста в Уккермунде до лінії, що з'єднує голови причалів

*Примітка:* Щодо суден з портом приписки у іншій державі, потрібно взяти до уваги статтю 32 Договору Емс-Доллар від 8 квітня 1960 року (BGBl. 1963 II, с. 602).

#### *Франція*

Жиронда від кілометрової відмітки (КР 48,50) до нижньої частини течії від точки Іль-де-Патрира, до поперечної межі моря, визначеної лінією, що з'єднує Пуант-де-Грав і Пуант-де-Сюзак;

Луара від Кордме (КР 25) до поперечної межі моря, визначеної лінією, що з'єднує Пуант-де-Мендін і Пуант-де-Пеное;

Сена від початку Танкарвільського каналу до поперечної межі моря, визначеної лінією від Кейп-Ход на правому березі, до точки на лівому березі, де запланована дамба з'єднується із узбережжям нижче Бервіля;

Вілен від дамби Арзаль до поперечної межі моря, визначеної лінією, що з'єднує Пуант-дю-Скаль і Пуант-дю-Мустуар;

Женевське озеро.

#### *Угорщина*

Озеро Балатон

## *Нідерланди*

Долларт

Емс

Ваттове море: у тому числі сполучення з Північним морем

Ейсселмер: у тому числі Маркемеєр та Ймеєр, але без Гоувзес

Нійоуве-Ватервег та Схьор

Каландський канал на захід від гавані Бенелюкс

Холландс-Діп

Бреєддіп, Беєрканаал та сполучені з ним гавані

Харингвлит і Фуле-Гат: у тому числі водні шляхи між Гуре-Оверфлакке з одного боку та між Ворне-Пюттен і Хуксавард з іншого

Хеллегат

Фолькерак

Краммер

Гревелінгенмеєр та Броуверсхавенше-Гат: у тому числі всі водні шляхи між Шоуєн-Дювеланд та Гуре-Оверфлакке

Кетен, Мастгат, Зійпе, Краббенкреск, Східний Шельда та Роомпот: у тому числі водні шляхи між Валхерен, Ноорд-Бевеланд і Зюйд-Бевеланд з одного боку та Шоуєн-Дювеланд і Толєн з іншого, без каналу Шельда-Рейн

Шельда і Західна Шельда та її гирло: у тому числі водні шляхи між Зеєланд-Фландєрс з одного боку та Вальхєрен та Зюйд-Бєверланд з іншого, без каналу Шельда-Рейн

## *Польща*

Щєцинська затока

Каєнська затока

Віслинська затока

Пуцька затока

Влоцлавське водосховище

Озеро Снярдвє

Озеро Неґоцін

Озеро Мамри

## *Швеція*

Гєта-Ельв, обмежена на сході мостом Гєта-Ельв та на заході — мостом Ельвсборг

## *Сполучене Королівство*

ШОТЛАНДІЯ	
Скапа-Флоу	У межах області, обмеженої лініями, проведеними від Уфарта на острові Флотта до Мартелло Тауєр на Саус Воллз, а також з Пойнт-оф-Клеттє на острові Хой до точки триягуляції Томсонз-Хілл на острові Фара, а звідти — до пірса Гібралтар на острові Флотта



Кайл-оф-Дюрнесс	На південь від Ейлеан-Даб
Кромарті-Ферт	У межах лінії між Північним Сутором і Південним Сутором
Інвернесс	У межах лінії від Форт-Джордж до Ченонрі-Пойнт
Бухта Фіндхорн	У межах намівної коси
Абердин	У межах лінії від Південного причалу до причалу Аберкромбі
Басейн Монтроуз	На захід від лінії, що проходить з півночі на південь через вхід у гавань у точці, де знаходиться маяк Скьорді-Несс
Ріка Тей — Данді	У межах лінії від припливного басейну (рибний басейн), Данді, до Крейг-Хед, Східний Ньюпорт
Ферт-оф-Форт і ріка Форт	У межах Ферт-оф-Форт, але не східніше залізничного моста через Форт
Дамфріс	У межах лінії від Ейрдс-Пойнт до Скар-Пойнт
Лох-Райан	У межах лінії від Кейрн-Пойнт до Кіркольм-Пойнт
Гавань Ер	Всередині мілководдя
Клайд	Вище вод зони 1
Кайлз-оф-Б'ют	Між Колінтрейв і Рубодах
Гавань Кемпбелтаун	У межах лінії від Макрінганс-Пойнт до Оттерхарах-Пойнт
Лох-Ітайв	У межах вище Лох-Ітайв вище порогів Лора
Лох-Левен	Вище моста у Баллахуліш
Лох-Лінне	На північ від маяка Корран-Пойнт
Лох-Ейл	Озеро повністю
Каледонський канал	Лох-Лохі, Лох-Ойх і Лох-Несс
Кайл-оф-Лохалш	У межах Кайл-Акін не західніше маяка Ейлеан-Бен або на схід від Ейлеанан-Даба
Лох-Керрон	Між Стромемор та переправою Стром

Лох-Брум, Аллапул	У межах лінії від маяка Аллапул-Пойнт до Олтнахеррі
Кайлску	Через Лох-Кейрнбон, в районі між крайньою східною точкою Гарб-Ейлеан та крайньою західною точкою Ейлеан-на-Райніх
Гавань Сторновой	У межах лінії від Ерніш-Пойнт до маяка в затоці Сендвіч, північно-західна сторона
Протока Скалпей	Не східніше Беррі-Коув (Скалпей) та не західніше Крок-е-Лойн (Харріс)
Північна Скалпей Гарберт та гавань, гавань	У межах однієї милі від берега острова Харріс
Лох-Ейв	Озеро повністю
Лох-Кетрін	Озеро повністю
Лох-Ломонд	Озеро повністю
Лох-Тей	Озеро повністю
Лох-Лоял	Озеро повністю
Лох-Хоуп	Озеро повністю
Лох-Шин	Озеро повністю
Лох-Ессінт	Озеро повністю
Лох-Гласкарнок	Озеро повністю
Лох-Фенніч	Озеро повністю
Лох-Марі	Озеро повністю
Лох-Гейрлох	Озеро повністю
Лох-Монар	Озеро повністю
Лох-Мюллардах	Озеро повністю
Лох-Клуані	Озеро повністю
Лох-Лойн	Озеро повністю
Лох-Гаррі	Озеро повністю

Лох-Квойч	Озеро повністю
Лох-Аркейг	Озеро повністю
Лох-Морар	Озеро повністю
Лох-Шил	Озеро повністю
Лох-Йорн	Озеро повністю
Лох-Реннох	Озеро повністю
Лох-Таммель	Озеро повністю
Лох-Еріхт	Озеро повністю
Лох-Фенн	Озеро повністю
Лох-Гласс	Озеро повністю
Лох-Рімсдейл/нан-Клар	Озеро повністю
ПІВНІЧНА ІРЛАНДІЯ	
Странгфорд-Лох	У межах лінії від Клофі-Пойнт до Догтейл-Пойнт
Белфаст-Лох	У межах лінії від Холівуд до Меседон-Пойнт
Ларн	У межах лінії від пірса Ларн до пірса переправи на острові Мегі
Ріка Банн	Від крайніх точок хвилеломів у морі до моста Тум
Лох-Ерн	Вірхній і Нижній Лох-Ерн
Лох-Ней	У межах двох миль від берега
СХІДНЕ УЗБЕРЕЖЖЯ АНГЛІЇ	
Бервік	У межах хвилеломів
Уоркворт	У межах хвилеломів
Бліт	У межах голів пірсів Аутер
Ріка Тайн	Від Данстон-Стейтс до голів пірсів Тайн

Ріка Уір	Від Фетфілду до голів пірсів Сандерленда
Сіхем	У межах хвилеломів
Хартлпул	У межах лінії від причалу Міддлтон до голови Старого пірса, у межах лінії, що з'єднує голову Північного пірса та голову Південного пірса
Ріка Тіс	У межах лінії, що йде рівно на захід від причалу Гавермент до греблі Тіс
Уїтбі	У межах голів пірсів Уїтбі
Ріка Гамбер	У межах лінії від Північного Феррібі до Південного Феррібі
Док Грімзбі	У межах лінії від західного пірса припливного басейну до східного пірса рибних доків, північний причал
Бостон	Всередині Нью-Кат
Датч-Рівер	Канал повністю
Ріка Галл	Від Беверлі-Бек до ріки Гамбер
Кільдер Уотер	Озеро повністю
Ріка Уз	Нижче шлюзу Набурн
Ріка Трент	Нижче шлюзу Кромвелл
Ріка Ворф	Від з'єднання ріки Уз до моста Тедкастер
Скарборо	У межах голів пірсів Скарборо
УЕЛЬС І ЗАХІДНЕ УЗБЕРЕЖЖЯ АНГЛІЇ	
Ріка Северн	Північніше лінії, що йде рівно на захід від Шарпнесс-Пойнт (51° 43,4' пн. широти) до водозливів Ллантоні та Мейсмор та в бік моря до вод зони 3
Ріка Вай	У Чепстоу, північніше 51° 38,0' пн. широти) до Монмута
Ньюпорт	Північніше від точки перетину повітряних ліній електропередач у Фіфутс-Пойнте
Кардіфф	У межах лінії від Південного причалу до Пенарт-Хед та загачені води західніше дамби у Кардіффській затоці

Баррі	У межах лінії, що з'єднує крайні точки хвилеломів у морі
Порт Телбот	У межах лінії, що з'єднує крайні точки хвилеломів на ріці Афран, поза закритими доками
Ніт	У межах лінії, що йде прямо на північ із крайньої точки у морі дамби Танкер у Багланській затоці (51° 37,2' пн. широти, 3° 50,5' зх. довготи)
Лланеллі та порт Бьоррі	У межах району, обмеженого лінією, проведеною від західного пірса порту Бьоррі до Вайтфорд-Пойнт
Мілфорд Хейвен	У межах лінії від Саут-Хук-Пойнт до Торн-Пойнт
Фішгард	У межах лінії, що з'єднує крайні точки північного та східного хвилеломів у морі
Кардіган	У межах Нерроуз у Пен-Ір-Ергід
Абериствіт	У межах крайніх точок хвилеломів у морі
Абердифі	У межах лінії від залізничної станції Абердифі до Твіні-Беч-Бікон
Бармут	У межах лінії від залізничної станції Бармут до Пенрін-Пойнт
Портмадок	У межах лінії від Харлеч-Пойнт до Грейг-Дду
Голігед	У межах території, обмеженої основним хвилеломом та лінією, проведеною від голови хвилелому до Брінглас-Пойнт, затока Товін
Протока Менай	У межах протоки Менай між лінією, що з'єднує Абер-Менай-Пойнт та Белан-Пойнт, та лінією, що з'єднує пірс Бомаріс та Пен-і-Кьод-Пойнт
Конвей	У межах лінії від Массел-Хілл до Тремлід-Пойнт
Лландидно	У межах хвилелома
Ріл	У межах хвилелома
Ріка Ді	Вище Коннах'з Квей до пункту відбору води у Баррелвелл-Хілл
Ріка Мерсі	У межах лінії між маяком Рок та доком Норт-Вест-Сіфорт, окрім інших доків
Престон і Саутпорт	У межах лінії від Літаму та Саутпорту та у межах доків Престон

Флітвуд	У межах лінії від маяка Лоу до Нотта
Ріка Лун	У межах лінії від Сандерленд-Пойнт до Чапел-Хілл, до доку Глассон включно
Барроу	У межах лінії, що з'єднує Хоз-Пойнт, острів Уолні, з елінгом на острові Роа
Уайтхевен	У межах хвилелома
Уоркінгтон	У межах хвилелома
Меріпорт	У межах хвилелома
Карлайл	У межах лінії, що з'єднує Пойнт-Карлайл і Тордуфф
Коністон-Уотер	Озеро повністю
Деруент-Уотер	Озеро повністю
Алсуотер	Озеро повністю
Уіндермір	Озеро повністю
<b>ПІВДЕНЬ АНГЛІЇ</b>	
Блейкні та гавань Морстон і підходи з моря	На схід від лінії, що йде на південь від Блейкні-Пойнт до входу до ріки Стіффкі
Ріка Орвелл та ріка Стур	Ріка Орвелл, у межах лінії від хвилелому Блекменсхед до Ленгард-Пойнт і в бік моря від вод зони 3
Ріка Блекуотер	Усі водні шляхи в межах лінії від крайньої південно-західної точки острова Мерсі до Сейлз-Пойнт
Ріка Крауч та ріка Роуч	Ріка Крауч у межах лінії від Холлівелл-Пойнт до Фоулнесс-Пойнт, у тому числі ріка Роуч
Ріка Темза та її притоки	Ріка Темза вище лінії, проведеної у напрямку північ/південь через крайню східну точку пірса Дентон Ворф, Грейвсенд, та до шлюзу Теддінгтон
Ріка Медвей і Свейл	Ріка Медвей від лінії, проведеної від Геррісон-Пойнт до Грейн-Тауер, до шлюзу Еллінгтон; та Свейл від Уйтстейбл до Медвей
Ріка Стур (Кент)	Ріка Стур вище гирла до пристані у Флегстафф-Річ

Гавань Дувр	У межах ліній, проведених через східний та західний входи до гавані
Ріка Ротер	Ріка Ротер вище припливної сигнальної станції у Кембері до шлюзу Скотс-Флоут та до вхідного шлюзу на річці Брід
Ріка Едур і канал Саутвік	У межах лінії, проведеної через вхід до гавані Шорхем до шлюзу каналу Саутвік та до крайньої західної точки Тармак-Ворф
Ріка Арун	Ріка Арун вище пірса Літлхемптон до пристані Літлхемптон
Ріка Уз (Сассекс) Ньюхейвен	Ріка Уз від лінії, проведеної через вхідні пірси гавані Ньюхейвен до крайньої північної точки північного причалу
Брайтон	Зовнішня гавань пристані Брайтон у межах лінії від крайньої південної точки західного причалу до крайньої північної точки південного причалу
Чичестер	У межах лінії, проведеної між Істоук-Пойнт та шпилем церкви у Вест-Віттерінгу, і в бік моря від вод зони 3
Гавань Ленгстоун	У межах лінії, проведеної між Істні-Пойнт та Ганнер-Пойнт
Портсмут	У межах лінії, проведеної через вхід до гавані від Порт-Блокхауз до Раунд-Тауер
Бембрідж, острів Вайт	У межах гавані Бредінг
Кау, острів Вайт	Ріка Медіна в межах лінії від маяка Бреїкуотер на східному березі до маяка Хауз на західному березі
Саутгемптон	У межах лінії від замку Колшот до Хук Бікон
Ріка Б'юлі	У межах ріки Б'юлі, не східніше лінії у напрямку північ/південь через Інчмері Хауз
Озеро Кіхейвен	У межах лінії, проведеної рівно на північ від маяка Хьорст-Пойнт Лоу до Кіхейвен Маршес
Крайстчьорч	Ран
Пул	У межах лінії від Чейн Феррі між Сендбенкс і Саут-Хевен-Пойнт
Екзетер	У межах лінії схід-захід від Уоррен-Пойнт до рятувальної станції Іншор навпроти Чекстоун-Ледж
Тейнмут	У межах гавані
Ріка Дарт	У межах лінії від Кетл-Пойнт до Беттері-Пойнт

Ріка Солкомб	У межах лінії від Сплет-Пойнт до Лаймбері-Пойнт
Плімут	У межах лінії від пірса Маунт-Беттен до Рейвнесс-Пойнт через острів Дрейка; ріка Ілм у межах лінії від Уоррен-Пойнт до Мізері-Пойнт
Фауї	Всередині гавані
Фалмут	У межах лінії від Сент-Ентоні-Хед до Пенденніс-Пойнт
Ріка Кемел	У межах лінії від Ган-Пойнт до Брі Хілл
Ріки То і Торрідж	У межах лінії за азимутом 200° від маяка на Кроу-Пойнт до берега у Скерн-Пойнт
Бріджуотер	Південніше лінії, що йде рівно на схід від Стерт-Пойнт (51° 13,0' пн. широти)
Ріка Ейвон	У межах лінії від пірса Евонмут до Уорф-Пойнт, до дамби Нетхем

## ГЛАВА 2

### Зона 3

#### *Бельгія*

Морська Шельда (вниз за течією від якірної стоянки Антверпен)

#### *Болгарія*

Дунай: від 845,650 річкового км до 374,100 річкового км

#### *Чеська Республіка*

Водосховища: Брненська (Кнініцкі), Жесеніце, Нехраніце, Орлік, Розкош, Сляпи, Терлічко, Жерманіце і Нове Млини III

Озера, що утворилися внаслідок видобутку гравію: Острожна Нова ВесіТовацов

#### *Німеччина*

Дунай	Від Келхайма (2414,72 км) до німецько-австрійського кордону в Йохенстайні
Рейн з Лампертхаймер Альтрхайн (від 4,75 км до Рейна) та Альтрейн Штокштадт-Ерфельден (від 9,80 км до Рейна)	Від німецько-швейцарського кордону до німецько-нідерландського кордону
Ельба (Нордельбе) разом із Зюдерельбе	Від гирла каналу Ельба-Сайтен до нижньої межі порту Гамбург



у Кьольбранд	
Мюриц	

*Франція*

Адур від Бек-дю-Гав до моря;

Он від шлюзу в Шатолені до поперечної межі моря, визначеної каналом Роноен;

Блаве від Понтіві до моста Боном;

Канал Кале;

Шаранта від моста в Тонне-Шаранте до поперечної межі моря, визначеної лінією, що проходить через центральну точку маяка нижче за течією на лівому березі та через центральну точку Фор-де-ля-Пуант;

Дордонь від місця злиття з Лідоар до Бек-д'Амбе;

Гаронна від моста у Кастетс-ан-Дорт до Бек-д'Амбе;

Жиронда від Бек-д'Амбе до поперечної лінії на кілометровій відмітці КР 48,50 і через точку нижче за течією від Иль-де-Патрира;

Еро від порту Бессан у бік моря до верхньої межі припливної берегової смуги;

Іль від місця злиття з Дронном до місця злиття з Дордонню;

Луара від місця злиття з Мен до Кордме (КР 25);

Марна від моста у Боннеї (КР від 169 до 900) та шлюзу в Сен-Мор до місця злиття із Сеною;

Рейн

Нів від дамби Хайтце в Юстаритс до місця злиття з Адур;

Уаза від шлюзу Жанвіль до місця злиття із Сеною;

Орб від Сериньяна у бік моря до верхньої межі припливної берегової смуги;

Рона від кордону зі Швейцарією до моря, за виключенням Петі-Рона;

Сона від моста Понт-де-Бургунь у Шалон-сюр-Сон до місця злиття з Роною;

Сена від шлюзу в Ножан-сюр-Сен до початку Танкарвільського каналу;

Севр-Ньортес від шлюзу в Марані до поперечної межі моря навпроти караульного приміщення до гирла;

Сомма від частини, що знаходиться нижче за течією від моста Понт-де-ля-Портелетт у Аббевілі до віадукта Нуаель до залізниці у Сен-Валері-сюр-Сомм;

Вілен від Редона (КР 89,345) до дамби Арзаль;

Озеро Аманс;

Озеро Аннесі;

Озеро Біскарросс;

Озеро Бурже;

Озеро Каркан;

Озеро Казо;

Озеро Дер-Шантекок;

Озеро Герледан;

Озеро Уртен;

Озеро Лакано;

Озеро Орієнт;

Озеро Парелуп;

Озеро Парентіс;

Озеро Сангіне;

Озеро Сен-Понсон;

Озеро Темпл.

### *Хорватія*

Дунай: від 1295 + 500 річкового км до 1433 + 100 річкового км

Ріка Драва: від 0 річкового км до 198 + 600 річкового км

Ріка Сава: від 210 + 800 річкового км до 594 + 000 річкового км

Ріка Купа: від 0 річкового км до 5 + 900 річкового км

Ріка Уна: від 0 річкового км до 15 річкового км

### *Угорщина*

Дунай: від 1812 річкового км до 1433 річкового км

Дунай-Мосон: від 14 річкового км до 0 річкового км

Дунай-Сентендре: від 32 річкового км до 0 річкового км

Дунай-Ракеве: від 58 річкового км до 0 річкового км

Ріка Тиса: від 685 річкового км до 160 річкового км

Ріка Драва: від 198 річкового км до 70 річкового км

Ріка Бодрог: від 51 річкового км до 0 річкового км

Ріка Кеттош-Корош: від 23 річкового км до 0 річкового км

Ріка Хармаш-Корош: від 91 річкового км до 0 річкового км

Канал Сіо: від 23 річкового км до 0 річкового км

Озеро Веленсе

Озеро Фертьо

### *Нідерланди*

#### Рейн

Снескенмеєр, Куфордермеєр, Хесгермеєр, Флуессен, Слотермеєр, Тйукемеєр, Булаккервйіде, Белтервйіде, Рамсдъєп, Кетелмеєр, Звартемеєр, Фелувемеєр, Еєммеєр, Алкмаардермеєр, Гоувзеє, Бйітєн Ій, Афгєслотєн Ій, Ноордзєсканаал, порт Іймйодєн, акваторія порту Роттердам, Ніувє Маас, Ноорд, Оудє Маас, Бенєдєн Мерведє, Ніувє Мерведє, Дордше Кїл, Бофєн Мерведє, Вааль, Бїйландш Канал, Бофєн Рїйн, Паннерсденш Канал, Гєлдєрше Іїссєл, Нєдєр Рїйн, Лєк, канал Амстєрдам-Рєйн, Фєєрсє Мєєр, канал Шєльдє-Рєйн до гїрла Фолкєрак,

Амер, Бергше Маас, Мусе нижче Фенло, Гооймеср, Європорт, Каландканаал (східніше гавані Бенелюкс), Хартелканаал

### *Австрія*

Дунай: від кордону з Німеччиною до кордону зі Словаччиною

Інн: від гирла до електростанції Пассау-Інглінг

Траун: від гирла до 1,80 км

Еннс: від гирла до 2,70 км

Марх: до 6,00 км

### *Польща*

— Ріка Бьєбжа від гирла Августовського каналу до гирла ріки Нарвіа

— Ріка Брда від сполучення з Бидгоським каналом у Бидгощі до гирла ріки Вісла

— Ріка Буг від гирла ріки Мухавец до гирла ріки Нарвіа

— Озеро Дабьє до межі з внутрішніми морськими водами

— Августовський канал від сполучення з рікою Бьєбжа до державного кордону, разом з озерами, розташованими на шляху цього каналу

— Бартніцький канал від озера Руда Вода до озера Бартезек, разом з озером Бартежек

— Бидгоський канал

— Ельблонзький канал від озера Друзно до озера Єзьорак і озера Шелаг Велкі, разом з цими озерами та озерами, що розташовані на шляху цього каналу, а також обхідний канал у напрямку Залево від озера Єзьорак до озера Евінгі включно

— Глівіцький канал разом із Кедзержинським каналом

— Ягеллонський канал від сполучення з рікою Ельблаг до ріки Ногат

— Лончанський канал

— Слесінський канал з озерами, розташованими на всьому шляху цього каналу, та озером Гопло

— Жеранський канал

— Ріка Мартва Вісла від ріки Віслау Пжегаліні до межі з внутрішніми морськими водами

— Ріка Нарва від гирла ріки Бьєбжа до гирла ріки Вісла, разом з озером Зегжинські

— Ріка Ногат від ріки Вісла до гирла Віслинської затоки

— Ріка Нотець (у верхній течії) від озера Гопло до сполучення з Горнонотецьким каналом та Горнонотецький канал і ріка Нотець (у нижній течії) від сполучення з Бидгоським каналом до гирла ріки Варта

— Ріка Ниса-Лужицька від Губіна до гирла ріки Одра

— Ріка Одра від міста Рацибож до сполучення з рікою Східна Одра, що перетворюється на ріку Регаліца у місці злиття Клуц-Устово, разом зі згаданою рікою та її відгалуженнями до озера Дабьє, а також обхідний канал ріки Одра від шлюзу Опатовіце до шлюзу у місті Вроцлав

— Ріка Західна Одра від водозливу у Відучова (704,1 км ріки Одра) до межі з внутрішніми морськими водами, разом із відгалуженнями, а також місце злиття у ріки Східна Одра та ріки Західна Одра у Клуц-Устово

- Ріка Парніца та місце злиття Парніцьке від ріки Західна Одра до межі з внутрішніми морськими водами
- Ріка Піса від озера Рось до гирла ріки Нарва
- Ріка Шкарпава від ріки Вісла до гирла Віслинської **ЗАТОКИ**
- Ріка Варта від Шлесінського озера до гирла ріки Одра
- Система Великих Мазурських озер, що включає озера, сполучені ріками та каналами, які складають головний шлях від озера Рось (включно) у Піщі до Венгожевського каналу (включно) у Венгожево, разом з озерами Сексти, Миколайське, Талти, Талтовіско, Котек, Шимон, Шимонське, Ягодне, Бошне, Тайти, Кісайно, Даргін, Лабап, Кірсайти та Свесайти, разом із Гізицьким каналом та Нігоцинським каналом та каналом Пекна Гора, а також обхідний канал від озера Ринське (включно) у Рині до озера Нідзьке (до 3 км, являє собою кордон заповідника «Озеро Нідзьке»), разом з озерами Белдани, Гузянка Мала та Гузянка Велка
- Ріка Вісла від гирла ріки Пжемша до сполучення з Лончанським каналом, а також від гирла цього каналу у Скавіна до гирла ріки Вісла та Гданської затоки, без Влоцлавського водосховища

#### *Румунія*

Дунай: від сербсько-румунського кордону (1075 км) до Чорного моря у гільці каналу Сулина

Канал Дунай-Чорне море (64,410 км довжиною): від місця злиття з рікою Дунай, на 299,300 км Дунаю в Чернаводе (відповідно, 64,410 км каналу), до порту Констанца Південна Аджиджа («0» км каналу)

Канал Поарта-Альбе-Мідія-Неводарі (34,600 км довжиною): від місця злиття з каналом Дунай-Чорне море, на 29,410 км в Поарта-Альбе (відповідно, 27,500 км каналу), до порту Мідії («0» км каналу)

#### *Словаччина*

Дунай: від 1880,26 річкового км до 1708,20 річкового км

Дунайський канал: від 1851,75 річкового км до 1811,00 річкового км

Ріка Ваг: від 0,00 річкового км до 70,00 річкового км

Ріка Морава: від 0,00 річкового км до 6,00 річкового км

Ріка Бодрог: від 49,68 річкового км до 64,85 річкового км

Водосховища: Водосховище Орава, Ліптовська Мара, Земплінська Шишава

#### *Швеція*

Трольхеттанський канал і Гета-Ельв, від географічної паралелі через маяк Бастугрундс до моста через Гета-Ельв

Озеро Меларен

Порти Стокгольма, обмежені на північному заході мостом Лідінге, на північному сході — лінією через маяк Елфвіксгрунд за азимутом 135-315°, а на півдні — мостом Скуру

Канал Седертельє та порти Седертельє, обмежені на півночі шлюзом Седертельє, а на півдні — паралеллю 59° 09' 00» пн. широти

#### *Сполучене Королівство*

ШОТЛАНДІЯ	
-----------	--

Лейт (Едінбург)	У межах хвилеломів
Глазго	Стратклайд-Лох
Канал Крінан	Від Крінана до Ардрішайга
Каледонський канал	Секції каналу
ПІВНІЧНА ІРЛАНДІЯ	
Ріка Лаган	Від водозливу Лаган до Стренмілліс
СХІД АНГЛІЇ	
Ріка Уір (неприпливна)	Від старого залізничного моста, Дарем, до моста Пребендз, Дарем
Ріка Тіс	Уверх за течією від дамби Тіс
Док Грімзбі	Всередині шлюзів
Док Іммінгем	Всередині шлюзів
Доки Галл	Всередині шлюзів
Док Бостон	Всередині воріт шлюзів
Канал Ері та Калдер	Від доків Гул до Лідса; місце злиття з каналом Лідс-Ліверпуль; від місця злиття Банк Доул до Селбі (шлюз на ріці Уз); від місця злиття Каслфорд до Вейкфілда (шлюз Фоллінг)
Ріка Енхольм	Від шлюзу Феррібі до Брігга
Канал Калдер і Хеббл	Від Вейкфілд (шлюз Фоллінг) до верхнього шлюзу Бродкат
Ріка Фосс	Від місця злиття з рікою Уз (Блу Брідж) до моста Монк
Канал Фоссдак	Від місця злиття з рікою Трент до Брейфорд Пул
Док Гул	Всередині воріт шлюзів
Хорнсі-Мір	Канал повністю
Ріка Галл	Від шлюзу Странчен-Хілл до Беверлі-Бек
Канал Маркет-Вейтон	Від шлюзу на ріці Гамбер до шлюзу Сод-Хаузес
Канал Нью-Джанкшн	Канал повністю

Ріка Уз	Від шлюзу Набурн до Нан-Монктон
Канал Шеффілд і Південний Йоркшир	Від шлюзу Кідбі до шлюзу Тінслі
Ріка Трент	Від шлюзу Кромвелл до Шардлоу
Ріка Уїтем	Від шлюзу Бостон до Брейфорд Пул
УЕЛЬС І ЗАХІД АНГЛІЇ	
Ріка Северн	Вище водозливів Ллантоні та Мейсмор
Ріка Вай	Вище Монмута
Кардіфф	Озеро Роут-Парк
Порт Телбот	У межах закритих доків
Суонсі	У межах закритих доків
Ріка Ді	Вище пункту відбору води Баррелвелл-Хілл
Ріка Мерсі	Доки (окрім дока Сіфорт)
Ріка Лун	Вище дока Глассон
Ріка Ейвон (середня смуга)	Від шлюзу Тевкесбері до Івсхема
Глостер	Доки міста Глостер/канал Шарпнесс
Озеро Холлінгуорт	Озеро повністю
Манчестерський судноплавний канал	Канал повністю та доки Селфорд, у тому числі ріка Еруелл
Озеро Пікмір	Озеро повністю
Ріка Тоу	Між морською греблею/пристанню та легкоатлетичним стадіоном Морфа
Озеро Рад'ярд	Озеро повністю
Ріка Уївер	Нижче Нортвіча

ПІВДЕНЬ АНГЛІЇ	
Ріка Нін	Від Уїсбеч-Кат та ріки Нін до шлюзу Дог-ін-а-Даблет
Ріка Грейт-Уз	Від Кінгз-Лінн-Кат та ріки Грейт-Уз нижче автомобільного моста Вест-Лінн
Ярмут	Гирло ріки Яр від лінії, проведеної через крайні точки північного та південного пірсів на вході, у тому числі Брейдон-Уотер
Лоустофт	Від гавані Лоустофт нижче шлюзу Матфорд до лінії, проведеної через вхідні пірси зовнішньої гавані
Ріки Алд та Ор	Вище входу до ріки Ор до Вестроу-Пойнт
Ріка Дебен	Вище входу до ріки Дебен до Фелікстроу-Феррі
Ріка Орвелл та ріка Стур	Від лінії, проведеної від Фегбері-Пойнт до Шотлі-Пойнт на ріці Орвелл до Іпсвіч-Док; та від лінії, проведеної у напрямку північ/південь через Ервартон-Несс на ріці Стур до Меннінгтрі
Канал Челмер-енд-Блекуотер	Східніше шлюзу Білей
Ріка Темза та її притоки	Ріка Темза вище шлюзу Теддінгтон до Оксфорда
Ріка Едур і канал Саутвік	Ріка Едур вище крайньої західної точки Тармак-Ворф та у межах каналу Саутвік
Ріка Арун	Ріка Арун вище пристані Літлхемптон
Ріка Уз (Сассекс), Ньюхейвен	Ріка Уз вище крайньої північної точки північного причалу
Беул Уотер	Озеро повністю
Грефхем Уотер	Озеро повністю
Ратленд Уотер	Озеро повністю
Озеро Торп-Парк	Озеро повністю
Чичестер	Східніше лінії, що з'єднує Кобнор-Пойнт та Чокдок-Пойнт
Крайстчърч	У межах гавані Крайстчърч, окрім Ран
Канал Екзетер	Канал повністю
Ріка Ейвон	Доки міста Брістоль Від дамби Нетхем до водозливу Пултені

*ДОДАТОК II*

МІНІМАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ, ЗАСТОСОВНІ ДО ПЛАВУЧИХ ЗАСОБІВ НА  
ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ ЗОН 1, 2, 3 І 4

Застосовними до плавучих засобів технічними вимогами є вимоги, що встановлені у стандарті ES-TRIN 2015/1.

---



### ДОДАТОК III

#### СФЕРИ МОЖЛИВИХ ДОДАТКОВИХ ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ, ЗАСТОСОВНИХ ДО ПЛАВУЧИХ ЗАСОБІВ НА ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ ЗОН 1, 2 І НЕСПОЛУЧЕНОЇ ЗОНИ 3

Будь-які додаткові технічні вимоги, ухвалені державою-членом відповідно до статті 23(1) і (2) цієї Директиви щодо плавучих засобів, що експлуатуються на території такої держави-члена, обмежені такими сферами:

1. Терміни та означення
  - Необхідні для розуміння додаткових вимог
2. Остійність
  - Зміцнення конструкції
  - Свідоцтво/підтвердження, видане визнаним класифікаційним товариством
3. Безпечний зазор і висота надводного борту
  - Висота надводного борту
  - Безпечний зазор
4. Водонепроникність отворів корпусу та надбудов
  - Надбудови
  - Двері
  - Вікна і світлові люки
  - Люки трюмів
  - Інші отвори (вентиляційні труби, випускні труби тощо)
5. Обладнання
  - Якорі та якірні ланцюги
  - Навігаційні вогні
  - Звукові сигнали
  - Компас
  - Радар
  - Передавальні та приймальні установки
  - Рятувальне обладнання
  - Наявність навігаційних карт
6. Додаткові положення для пасажирських суден
  - Остійність (сила вітру, критерії)
  - Рятувальне обладнання
  - Висота надводного борту
  - Безпечний зазор
  - Оглядовість зі стернової рубки
7. Каравани та контейнерні перевезення
  - Зчіпний пристрій плавучого засобу з ліхтером для штовхання
  - Остійність плавучих засобів або ліхтерів, що перевозять контейнери

\_\_\_\_\_

#### *ДОДАТОК IV*

### СФЕРИ МОЖЛИВОГО ЗНИЖЕННЯ ТЕХНІЧНИХ ВИМОГ, ЗАСТОСОВНИХ ДО ПЛАВУЧИХ ЗАСОБІВ НА ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХАХ ЗОН 3 І 4

Будь-які знижені технічні вимоги, дозволені державою-членом відповідно до статті 23(4) цієї Директиви щодо суден, що експлуатуються виключно на водних шляхах зон 3 і 4 на території такої держави-члена, обмежені такими сферами:

#### Зона 3

- Якірне обладнання, у тому числі довжина якірних ланцюгів
- Швидкість (поступального руху)
- Групові рятувальні засоби
- Двовідсіковий статус
- Оглядовість зі стернової рубки

#### Зона 4

- Якірне обладнання, у тому числі довжина якірних ланцюгів
  - Швидкість (поступального руху)
  - Рятувальні засоби
  - Двовідсіковий статус
  - Оглядовість зі стернової рубки
  - Друга незалежна рушійна система
-

## ДОДАТОК V

### ДЕТАЛЬНІ ПРОЦЕДУРНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### Стаття 2.01

##### Органи контролю

1. Органи контролю створюються державами-членами.
2. Органи контролю складаються з голови та експертів.  
До складу кожного органу повинні входити як експерти принаймні такі особи:
  - (а) службовець адміністрації, відповідальний за внутрішнє судноплавство;
  - (б) експерт із проектування суден внутрішнього плавання та їхніх двигунів;
  - (с) експерт із судноплавства, який володіє ліцензією на судноплавство внутрішніми водними шляхами, що дозволяє її власнику керувати судном, що підлягає перевірці.
3. Голову та експертів у складі кожного органу призначають державні органи держави-члена, в якій такий орган створено. Після прийняття на себе своїх обов'язків голова та експерти повинні подати письмову заяву про те, що вони виконуватимуть їх повністю незалежно. Подання заяви службовцями не вимагається.
4. Органам контролю можуть допомагати вузькоспеціалізовані експерти відповідно до застосовних національних положень.

#### Стаття 2.02

(Текст відсутній)

#### Стаття 2.03

##### Надання плавучого засобу для перевірки

1. Власник або його представник повинен надати плавучий засіб без вантажу, у чистому та обладнаному стані. Він повинен надавати будь-яку необхідну допомогу для проведення перевірки, таку як надання належного човна та персоналу і відкриття будь-яких частин корпусу або приладдя, що не є безпосередньо доступними чи видимими.
2. Орган контролю повинен вимагати проведення першої перевірки на стапелі. Перевірка на стапелі може не проводитися, якщо може бути надане свідоцтво класу або свідоцтво від визнаного класифікаційного товариства про те, що конструкція відповідає його вимогам, або у разі надання свідоцтва, що підтверджує факт проведення перевірки на стапелі компетентним органом для інших цілей. У разі періодичної перевірки або перевірки, передбаченої статтею 14 цієї Директиви, орган контролю може вимагати проведення перевірки в сухому доку.  
Орган контролю здійснює випробувальний пробіг під час первинної перевірки моторних суден чи караванів або у разі значних змін, внесених до силового чи штурвального обладнання.
3. Орган контролю може вимагати проведення подальших експлуатаційних випробувань та надання інших підтвердних документів. Це положення діє також під час будування плавучого засобу.

#### Стаття 2.04

(Текст відсутній)

*Стаття 2.05*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.06*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.07*

**Відомості у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та зміни до нього**

1. Власник плавучого засобу або його представник повинен повідомити компетентний орган про будь-яку зміну назви чи власника плавучого засобу, будь-яке повторне вимірювання та будь-яку зміну реєстрації чи порту приписки та направити свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами такому органу для внесення змін.
2. Будь-який компетентний орган може додавати будь-яку інформацію до свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами або вносити до нього будь-які зміни.
3. Якщо компетентний орган внесе будь-які зміни або додасть будь-яку інформацію до свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, він повинен повідомити про це компетентний орган, що видав свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

*Стаття 2.08*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.09*

**Періодичні перевірки**

1. Плавучий засіб підлягає періодичній перевірці до закінчення строку дії його свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.
2. Компетентний орган повинен знову встановити строк дії свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами згідно з результатами такої перевірки.
3. Строк дії повинен бути вказаний у свідоцтві Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами і доведений до відома органу, що видав таке свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.
4. Якщо замість продовження строку дії свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами воно замінюється новим, то раніше видане свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами підлягає поверненню компетентному органу, що його видав.

*Стаття 2.10*

**Добровільна перевірка**

Власник плавучого засобу або його представник може добровільно подати заявку на перевірку у будь-який час.

За такою заявкою на перевірку повинні бути проведені відповідні дії.

*Стаття 2.11*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.12*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.13*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.14*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.15*

**Витрати**

Усі витрати, пов'язані з перевіркою плавучого засобу та видачею свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, несе власник плавучого засобу або його представник відповідно до спеціального преїскуранту, який складає кожна держава-член.

*Стаття 2.16*

**Інформація**

Компетентний орган може дозволити особам, які виявляють обґрунтований інтерес, отримати інформацію про зміст свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами та може видати таким особам засвідчені витяги або копії свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, що визначені як такі.

*Стаття 2.17*

**Реєстр свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами**

1. Компетентні органи повинні зберігати оригінал або копію усіх свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, що вони їх видали, і вносити до них будь-яку інформацію та зміни, а також усі скасування та заміни свідоцтв Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами. Вони повинні вносити відповідні зміни до реєстру, зазначеного у статті 17 цієї Директиви.
2. Щоб здійснювати адміністративні заходи для підтримання безпеки та легкості судноплавства і для імплементації статей 2.02–2.15 цього додатка і статей 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 і 22 цієї Директиви, доступ до реєстру тільки для читання, відповідно до наведеного у додатку II зразка, буде наданий компетентним органам інших держав-членів, Договірним державам Мангеймської конвенції, а також, за умови гарантування аналогічного рівня охорони даних, третім країнам на основі адміністративних угод.

*Стаття 2.18*

**Унікальний європейський ідентифікаційний номер судна**

1. Унікальний європейський ідентифікаційний номер судна (ENI) складається з восьми арабських цифр згідно з додатком II до цієї Директиви.
2. Якщо на момент видачі свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами плавучий засіб не має ENI, компетентний орган держави-члена, у якій плавучий засіб зареєстрований або у якій розташований порт приписки плавучого засобу, повинен присвоїти його такому плавучому засобу.

Щодо плавучих засобів із країн, у яких присвоїти ENI неможливо, ENI, що його необхідно внести до свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами, повинен присвоїти компетентний орган, що видає таке свідоцтво Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

3. Власник плавучого засобу або його представник повинен звернутися до компетентного органу для присвоєння ENI. Власник або його представник також відповідальний за нанесення на плавучий засіб ENI, внесений до свідоцтва Союзу про придатність до плавання внутрішніми водними шляхами.

*Стаття 2.19*

*(Текст відсутній)*

*Стаття 2.20*

**Повідомлення**

Кожна держава-член або її компетентні органи повинні повідомляти Комісію та інші держави-члени або інші компетентні органи:

- (a) про назви та адреси технічних служб, що разом із їхнім національним компетентним органом відповідальні за застосування додатка II;
- (b) про таблицю даних згідно з додатком II щодо типів установок для очищення стічних вод на борту, які були затверджені після останнього повідомлення;
- (c) про визнані затвердження за типовим зразком для систем очищення стічних вод на борту для використання на національних водних шляхах держав-членів на основі стандартів, відмінних від викладених у додатку II;
- (d) протягом одного місяця про будь-яке відкликання затвердження за типовим зразком систем очищення стічних вод на борту із зазначенням причин такого відкликання;
- (e) про будь-який дозволений спеціальний якор після подання заявки на зменшення маси якоря із зазначенням його типу і дозволеного зменшення маси якоря. Компетентний орган надає дозвіл заявнику не раніше ніж через три місяці після повідомлення Комісії, за умови що остання не висунула заперечень;
- (f) про радіолокаційне навігаційне обладнання та індикатори кутової швидкості повороту, на які вони видали затвердження за типовим зразком. Відповідне повідомлення повинне включати присвоєний номер затвердження за типовим зразком, а також визначення типу, назву виробника, назву власника затвердження за типовим зразком і дату затвердження за типовим зразком;
- (g) про компетентні органи, відповідальні за затвердження спеціалізованих фірм, які можуть виконувати монтаж, заміну, ремонт або технічне обслуговування радіолокаційного навігаційного обладнання та індикаторів кутової швидкості повороту.

---

## ДОДАТОК VI

### КЛАСИФІКАЦІЙНІ ТОВАРИСТВА

#### Критерії визнання класифікаційних товариств

Класифікаційні товариства, що прагнуть визнання згідно зі статтею 21 цієї Директиви, повинні відповідати таким критеріям:

- (1) класифікаційне товариство повинне бути здатним документально підтвердити значний досвід у сфері оцінки проектування та побудови суден внутрішнього плавання. Класифікаційне товариство повинне мати докладні правила та регламенти щодо проектування, побудови та періодичних перевірок суден внутрішнього плавання, зокрема для розрахунку остійності відповідно до частини 9 Правил, що додаються до ВОПНВ, які зазначені у додатку II. Такі правила та регламенти повинні бути опубліковані принаймні голландською, англійською, французькою або німецькою мовою та постійно оновлюватися і вдосконалюватися у ході науково-дослідних програм. Вказані правила та регламенти не повинні суперечити положенням законодавства Союзу або чинним міжнародним угодам;
- (2) класифікаційне товариство повинне щорічно публікувати свій реєстр суден;
- (3) класифікаційне товариство не повинне перебувати під контролем судновласників, суднобудівників або інших осіб, що комерційно пов'язані з проектуванням, виробництвом, обладнанням, ремонтом, експлуатацією або страхуванням суден. Доходи класифікаційного товариства не повинні залежати від одного комерційного підприємства;
- (4) штаб-квартира класифікаційного товариства або його дочірня організація, уповноважена ухвалювати рішення та діяти в усіх віднесених до її компетенції сферах згідно з регламентами, що регулюють перевезення внутрішніми водними шляхами, повинна бути розташована в одній із держав-членів;
- (5) класифікаційне товариство та його експерти повинні мати добру репутацію у сфері перевезень внутрішніми водними шляхами; експерти повинні бути здатними надати підтвердження своїх професійних вмінь. Відповідальність за їхні дії несе класифікаційне товариство;
- (6) класифікаційне товариство повинне мати значну кількість технічних, управлінських, допоміжних працівників, інспекторів і дослідників, що є пропорційною завданням і класифікованим суднам, а також персоналу, що дбає про розвиток потужностей та оновлення регламентів. Воно повинне мати інспекторів принаймні в одній державі-члені;
- (7) класифікаційне товариство повинне керуватися кодексом етики;
- (8) управління та керівництво класифікаційним товариством повинні здійснюватися у такий спосіб, що забезпечує конфіденційність інформації, що вимагається державою-членом;
- (9) класифікаційне товариство повинне бути готовим надати необхідну інформацію державі-члену;
- (10) керівництво класифікаційного товариства повинне визначити і документально оформити свою політику і завдання та зобов'язання забезпечувати якісні послуги, а також забезпечити розуміння, виконання і дотримання цієї політики на всіх рівнях класифікаційного товариства;
- (11) класифікаційне товариство повинне підготувати і впровадити, а також підтримувати ефективну внутрішню систему забезпечення якості, що ґрунтується на відповідних частинах визнаних на міжнародному рівні стандартів якості та відповідає стандарту EN ISO/IEC 17020:2004, згідно з тлумаченнями, що відповідають вимогам до схем сертифікації системи якості Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (IACS).



Система якості повинна бути сертифікована незалежним аудиторським органом, визнаним адміністрацією держави, в якій розташована штаб-квартира класифікаційного товариства чи його регіональне відділення, як передбачено пунктом (4), яка, між іншим, забезпечує таке:

- (a) наявність та систематичну актуалізацію правил та положень класифікаційного товариства;
  - (b) дотримання правил та процедур класифікаційного товариства;
  - (c) дотримання вимог конвенційної роботи, на яку класифікаційне товариство має дозвіл;
  - (d) визначення і документальне оформлення обов'язків, повноважень та взаємодії персоналу, робота якого впливає на якість послуг класифікаційного товариства;
  - (e) виконання всієї роботи за керованих умов;
  - (f) існування системи контролю, за допомогою якої проводиться моніторинг дій і роботи інспекторів і технічного й адміністративного персоналу, найнятого безпосередньо класифікаційним товариством;
  - (g) виконання або безпосередній контроль за виконанням вимог основної конвенційної роботи, на яку класифікаційне товариство має дозвіл, тільки його ексклюзивними інспекторами чи ексклюзивними інспекторами інших визнаних класифікаційних товариств;
  - (h) запровадження системи кваліфікації інспекторів та постійного підвищення їхньої кваліфікації;
  - (i) ведення документації, що свідчить про досягнення необхідних стандартів у сфері послуг, що надаються, а також про ефективну роботу системи забезпечення якості;
  - (j) наявність в усіх регіональних офісах комплексної системи запланованих і документально оформлених внутрішніх перевірок діяльності, пов'язаної із забезпеченням якості;
- (12) система забезпечення якості повинна бути сертифікована незалежним аудиторським органом, визнаним адміністрацією держави-члена, у якій розташована штаб-квартира класифікаційного товариства чи його регіональне відділення, як передбачено пунктом 4;
- (13) класифікаційне товариство повинне зобов'язатися увідповіднити свої вимоги відповідним директивам Союзу та своєчасно надавати Комісії усю необхідну інформацію;
- (14) класифікаційне товариство повинне зобов'язатися регулярно консультиватися зі вже визнаними класифікаційними товариствами, щоб гарантувати рівнозначність їхніх технічних стандартів та їх імплементації та щоб дозволяти представникам держави-члена та іншим зацікавленим сторонам брати участь у розробці своїх правил і регламентів.
-

## ДОДАТОК VII

## КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 2006/87/ЄС	Ця Директива
—	Стаття 1
Стаття 2	Стаття 2
—	Стаття 3
Стаття 1	Стаття 4
—	Стаття 5
Стаття 9	Стаття 6(1) і (3)
Стаття 8(1)	Стаття 6(2) і (4)
Стаття 8(4)	Стаття 6(5)
Стаття 3	Стаття 7
Стаття 4	Стаття 8
Стаття 11(2)	Стаття 9
Стаття 11(1)	Стаття 10
Стаття 14	Стаття 11
Стаття 13	Стаття 12
Стаття 12	Стаття 13
Стаття 15	Стаття 14
Стаття 16	Стаття 15
Стаття 18	Стаття 16
—	Стаття 17
—	Стаття 18
—	Стаття 19
Стаття 10	Стаття 20
—	Стаття 21
Стаття 17	Стаття 22
Стаття 5	Стаття 23
Стаття 6 була вилучена Директивою Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС ( <sup>1</sup> )	—
Стаття 7(1)–(3)	Стаття 24
—	Стаття 25
—	Стаття 26

—	Стаття 27
—	Стаття 28
Стаття 8(2) і (3)	Стаття 29
—	Стаття 30
Стаття 20(1)	Стаття 31
Стаття 20(2)	—
Стаття 22	—
—	Стаття 32
Стаття 19	Стаття 33
—	Стаття 34
Стаття 24	Стаття 35
Стаття 21	Стаття 36
Стаття 23	Стаття 37(1) і (2)
Стаття 7(4)	Стаття 37(3)
—	Стаття 38
—	Стаття 39
Стаття 25	—
Стаття 26	—
Стаття 27	Стаття 40

---

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.09.2008, с. 13).

---