



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 11 юни 2024 г.
(OR. en)

10824/24

Междуетноститутуционално досие:
2024/0011(COD)

TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ док. Ком.:	6008/24
Относно:	Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информативни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 31 януари 2024 г. Комисията изпрати на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение.
2. Предложението се отнася до изменение на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информативни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността¹.

¹ ОВ L 255, 27.5.2005 г., стр. 152.

3. С директивата се установява рамка за въвеждането и използването на хармонизирани, оперативно съвместими и отворени речни информационни услуги¹ с цел повишаване на безопасността, ефикасността и екологосъобразността на транспорта по вътрешните водни пътища (ТВВП) в ЕС. В нея се определят общите изисквания за начина, по който RIS следва да бъдат създадени от държавите членки, областите, в които трябва да се разработят стандарти, и принципите, които трябва да се следват.
4. Комисията извърши последваща оценка² на тази директива през 2021 г. Тя стигна до заключението, че въвеждането на RIS все още върви бавно и е фрагментирано, което възпрепятства конкурентоспособността и безопасността на сектора и пречи на приноса му за постигане на целите на Европейския зелен пакт.
5. С преработването на директивата се цели разрешаването на установените проблеми. То има три основни цели:
 - осигуряване на наличие на данни за RIS и хармонизирани стандарти;
 - улесняване на интегрирането на ТВВП в мултимодалната верига;
 - гарантиране на по-широкото внедряване и оперативната съвместимост на цифровите решения и реагиране на опасенията, свързани със защитата на данните.
6. Комисията прие предложението в рамките на своята Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT). Предложението се базира на резултатите от оценка на въздействието³, изготвена въз основа на външно помощно проучване.

¹ Речните информационни услуги (RIS) представляват усъвършенствани услуги и функционални възможности, които се отнасят предимно до аспекти на корабоплаването по вътрешните водни пътища, свързани с трафика или с превозите. Услугите, свързани с трафика са услугата за информация за фарватера, информацията за трафика, управлението на трафика, както и мониторингът на трафика и ликвидирането на бедствия; услугите, свързани с превозите, са планирането на плаванията, управлението на пристанищата и терминалите, управлението на товарите и флота, статистиката и таксите за инфраструктурата по вътрешните водни пътища. SWD(2021)0050 final.

³ Док. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

7. На 17 април 2024 г. комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент определи за докладчик г-н Tom Berendsen (EPP, Нидерландия).
8. На 24 април 2024 г. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението¹. На 9 февруари 2024 г. Комитетът на регионите реши да не дава становище.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ В СЪВЕТА

9. Работна група „Морски транспорт“ обсъди предложението на шест свои заседания от февруари 2024 г. насам. Всички делегации изразиха подкрепата си като цяло за целите на предложението на Комисията с оглед на подобряването на безопасността, ефикасността и екологосъобразността на транспорта по вътрешните водни пътища (ТВВП). Работната група разгледа подробно предложението и обсъди няколко компромисни предложения, представени от председателството.
10. На заседанието си от 5 юни Комитетът на постоянните представители потвърди подкрепата си за последния компромисен текст и препоръча на Съвета да постигне общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 18 юни 2024 г.
11. Въведени бяха редица промени в предложението на Комисията. Много от тези промени целят да се внесе яснота по отношение на обработването на лични данни, както и техническа последователност. Следва да се отбележат и други промени по същество, които са посочени по-долу.
12. Комисията предложи приложното поле на директивата да бъде разширено, така че да обхване всички вътрешни водни пътища, които са част от трансевропейската транспортна мрежа TEN-T. По този начин директивата ще стане приложима за няколко държави членки, които до момента не са въвели RIS, тъй като не са пряко свързани с вътрешните водни пътища на други държави членки. В техния конкретен случай операциите по вътрешните водни пътища са предимно от национален характер и нямат трансграничен елемент. Тези държави членки поставиха под въпрос добавената стойност на въвеждането на RIS; според тяхната оценка това би довело до значителни разходи и административна тежест без никакви ползи за вътрешния пазар или

¹ 10350/24.

цялостното функциониране на транспортната система. В тези държави операциите по вътрешните водни пътища често вече са обхванати от морските системи. Освен това следва да се отбележи, че в оценката на въздействието, извършена от Комисията, не са разгледани финансовите и административните последици от разширяването на приложното поле.

13. Поради тези причини формулировката на член 2 беше преработена: директивата ще продължи да се прилага за вътрешните водни пътища и пристанищата по вътрешните водни пътища, които са част от трансевропейската транспортна мрежа и са *пряко свързани* с вътрешни водни пътища и пристанища по вътрешните водни пътища на друга държава членка (и които също са част от мрежата TEN-T). Съществуващата разпоредба в член 2, параграф 2, която дава възможност на държавите членки да прилагат директивата на доброволен принцип по отношение на вътрешни водни пътища извън нейния обхват остава непроменена.
14. Пряката връзка между RIS и ИТ системите на други видове транспорт като EMSWe и eFTI беше заличена в текста по искане на няколко държави членки и изяснена в съображение.
15. Механизмът за разглеждане на жалби, предложен от Комисията (член 8а), се възприема от повечето държави членки като твърде предписателен. Такива механизми вече съществуват на национално равнище и много делегации изразиха загриженост във връзка с увеличаването на административната тежест вследствие на подобна разпоредба; няколко държави членки дори заявиха, че предложеният текст би нарушил прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност. Поради това този член беше заличен.
16. Държавите членки не подкрепиха предложението на Комисията приложение I да може да бъде актуализирано чрез делегиран акт. Приложението съдържа списък на съответните данни, които трябва да бъдат предоставяни на потребителите на RIS, и всякакви промени в този списък биха могли да имат значителни финансови последици. Освен това необходимостта от такава опростена процедура всъщност не е обоснована, тъй като през последните 19 години от приемането на първата директива не се е налагало актуализиране на този списък.
17. И накрая, предложеният от Комисията краен срок за транспониране (една година след влизането в сила на директивата за изменение) ще бъде удължен на 3 години.

18. Предложението беше придружено от оценка на въздействието¹. Оценката на въздействието беше представена и разгледана обстойно на едно от заседанията на работната група. Бележките на делегациите се отнасяха предимно до последиците от предложеното разширяване на приложното поле на директивата.
19. На този етап от процедурата Комисията поддържа процедурна резерва по всички изменения на предложението ѝ.

IV. НЕОБХОДИМИ ДЕЙСТВИЯ В СЪВЕТА

20. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне *общ подход* по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността въз основа на текста, представен в приложението.
-

¹ Док. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни
информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета² се създава рамка за въвеждане и използване на хармонизирани речни информационни услуги (RIS) в Съюза. Въвеждането на RIS по вътрешните водни пътища подпомага безопасността и ефикасността на транспорта по вътрешните водни пътища и в крайна сметка неговата устойчивост, като повишава ефективността на операциите по вътрешните водни пътища.

¹ ОВ С , , стр. .

² Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) От влизането в сила на Директива 2005/44/ЕО секторът на вътрешните водни пътища се възползва от предоставянето на хармонизирани RIS. Степента на хармонизация между държавите членки обаче е различна, а процесът на въвеждане на необходимите спецификации се оказва продължителен. Същевременно в Европейския зелен пакт³ се призовава за по-нататъшното развитие на автоматизирана и свързана мултимодална мобилност, а RIS следва да бъдат адаптирани, за да се отговори на тези нови предизвикателства. Освен това в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност⁴ се предлага преразглеждане на Директива 2005/44/ЕО като една от нейните мерки за постигане на целта за насърчаване на създаването на наистина интелигентна транспортна система, ефективно разпределяне на капацитета и управление на трафика. В плана за действие NAIADES III⁵ се посочва, че за да се подкрепи целта вътрешните водни пътища да станат до 2030 г. част от безпроблемно функционираща система от хармонизирани RIS, преразглеждането на правната рамка за RIS ще има за цел да спомогне за преодоляване на съществуващите пропуски в хармонизацията и оперативната съвместимост с други видове транспорт и да допринесе за подобряване на наличието на данни, повторното използване и оперативната съвместимост на цифровите системи в съответствие с Европейската стратегия за данните⁶. Тези промени и развития, както и опитът, натрупан при изпълнението на Директива 2005/44/ЕО, следва да бъдат взети предвид при адаптирането на RIS.
- (3) В интерес на възприемането на съгласуван подход към оперативната съвместимост в сектора на обществените услуги, при въвеждането на европейската среда на RIS и на други решения, попадащи в обхвата на настоящия акт, следва да се спазват принципите, залегнали в последната Европейска рамка за оперативна съвместимост (ЕРОС)⁷, както е предвидена в член 6 от предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на мерки за високо ниво на оперативна съвместимост на публичния сектор в целия Съюз (Акт за оперативно съвместима Европа)⁸.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 324 final.

⁶ COM(2020) 66 final.

⁷ COM(2017) 134 final.

⁸ COM(2022) 720 final.

- (4) С Регламент (ЕС) № 1315/2013⁹ се определят изисквания за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)¹⁰, за да се постигне безпроблемното функциониране на вътрешния пазар, и има също така за цел да гарантира наличието на еднакви висококачествени услуги, които са съвместими със системите на другите видове транспорт по тази мрежа.
- (5) Като се има предвид, че по-голямата част от плаванията на корабите по вътрешните водни пътища са с международен характер, RIS следва да се съсредоточат върху тези вътрешни водни пътища, които са част от TEN-T и са пряко свързани с вътрешните водни пътища на друга държава членка, които също са част от TEN-T и следователно са от голямо значение за Съюза. Държавите членки следва да могат да продължат да разширяват на доброволна основа изискванията на RIS, така че да се обхванат части от тяхната мрежа от вътрешни водни пътища, които са различни от включените в TEN-T, за да се вземат предвид националните особености. Държавите членки следва също да могат да предоставят RIS в трансграничен контекст от всяка от двете засегнати държави членки. Компетентните органи на държавите членки си сътрудничат за целите на предоставянето на тези RIS по трансграничните вътрешни водни пътища.
- (5a) Поради агресивната война на Русия срещу Украйна сътрудничеството между Съюза и Русия в областта на RIS не е нито подходящо, нито в интерес на Съюза. Вследствие на това трансграничното сътрудничество с Русия в областта на RIS вече не е приоритет на територията на държавите членки.

⁹ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Политиката на ЕС за трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е ключов инструмент за развитието на съгласувана, ефикасна, мултимодална и висококачествена транспортна инфраструктура в целия ЕС. Тя се състои от железопътни линии, вътрешни водни пътища, маршрути за морски транспорт на къси разстояния и автомобилни пътища, свързващи градски възли, морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища, летища и терминали.

- (6) Опитът, натрупан при прилагането на Директива 2005/44/ЕО, показва, че е важно да се укрепят техническите спецификации, засягащи предоставянето на данни за корабоплаването и планирането на плаванията, за да се подобри качеството и навременността на информацията, предоставяна на потребителите на RIS. Европейската система за управление на референтни данни (ERDMS) съдържа референтни данни и списъци с кодове, необходими за правилното функциониране на RIS, и е създадена и понастоящем се управлява от Комисията. В бъдеще експлоатацията на ERDMS би могла да се прехвърли на трета страна.
- (7) Наличието за потребителите на RIS, по време на плаване, на актуална и точна информация относно състоянието на фарватера и на конкретни пунктове като мостове, шлюзове и пристанища по вътрешните водни пътища следва да подобри цялостната ефикасност на сектора на вътрешните водни пътища. Поради това RIS следва да включват обмен на актуални данни с полу- и напълно автоматизирано управление на инфраструктурните системи от шлюзове и подвижни мостове, както и с общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища.
- (8) За да може RIS да позволят взаимосвързаност с логистичната верига, е важно информацията да се споделя не само с ползвателите на транспорта по вътрешните водни пътища (например чрез системи на пристанищните общности и интелигентни инфраструктурни системи за вътрешните водни пътища), но и със системите и приложенията на другите видове транспорт. Единните национални платформи за морско информационно обслужване (MNSW) в рамките на единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSW¹¹) следва да предоставят възможност за хармонизирано докладване от корабите в целия Съюз в областта на морския транспорт. Обменът на информация, свързана с трафика, например времената на пристигане и заминаване, ще осигури оперативна съвместимост, мултимодалност и гладко интегриране на транспорта по вътрешните водни пътища (ТВВП) с цялостната логистична верига. Електронната информация за товарни превози (eFTI) следва да формира основата за обмена на информация за товарите, свързана с опасни товари и отпадъци, между потребителите на RIS, когато това се изисква. Когато е необходимо, RIS следва да улесняват връзките с цифровите системи и платформи на другите видове транспорт и да им предоставя информация.

¹¹ Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Обменът на информация между корабите по вътрешните водни пътища и пристанищата по вътрешните водни пътища, например относно наличието на пристанищни съоръжения, работното време или информация за корабите и товарите, невинаги е оптимален, което оказва въздействие върху ефективността на операциите на ТВВП. Информацията относно наличието на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата е от особено значение за насърчаване на екологичните показатели на сектора. За да се опрости и рационализира обменът на такава информация и да се подобри цялостната ефикасност на сектора, е важно този обмен да стане част от RIS и да бъдат разработени необходимите технически спецификации.
- (10) Използването на единна цифрова платформа за RIS следва да рационализира разпоредбите на RIS, да подобри ефикасността на операциите на ТВВП и да намали тежестта за доставчиците и потребителите на RIS. Тази платформа („европейската среда на RIS“) следва да подпомага съответните услуги, да бъде централна точка за обмена на информация за RIS в сектора на вътрешните водни пътища, както и с другите видове транспорт, и така да се превърне в главната цифрова опорна структура за предоставянето на RIS в Съюза. Държавите членки следва да определят един или повече компетентни органи, които да отговарят за експлоатацията на европейската среда на RIS. Тези органи са контролори за целите на експлоатацията на европейската среда на RIS.
- (11) За да се гарантират еднакви условия за въвеждането на европейската среда на RIS, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на рамката за разработването и функционирането на платформата. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹².
- (11a) Сътрудничеството с трети държави, по-специално със съседните държави, е важно с оглед да се гарантира връзката и оперативната съвместимост между европейската среда на RIS и националните RIS на тези трети държави.

¹² Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11б) Държавите членки, ако е целесъобразно в сътрудничество със Съюза, следва да насърчават капитаните, операторите, агентите или корабособствениците на кораби, плаващи по техните вътрешни водни пътища, както и превозвачите или собствениците на стоки, превозвани на борда на такива кораби, да се възползват изцяло от услугите, предоставяни съгласно настоящата директива.
- (12) Държавите членки се насърчават да установят ефективна процедура за разглеждане на жалби. Органите на държавите членки се насърчават да си сътрудничат при разглеждането на жалби, включващи трансгранични елементи (например несъвместими стандарти при докладването на информация за корабите), тъй като 75 % от операциите по вътрешните водни пътища включват международни плавания. Разглеждането на жалби съгласно настоящата директива не следва да засяга компетентността на надзорните органи съгласно правото на Съюза и на държавите членки, включително Регламент (ЕС) 2016/679¹³ и Регламент (ЕС) 2018/1725¹⁴.
- (13) Разработването на технически спецификации следва да се основава на набор от принципи (по-специално принципите, включени в приложение II), за да се гарантира правилното и хармонизирано изпълнение на разпоредбите на Директива 2005/44/ЕО. Тези принципи следва да очертават основните елементи, които всеки компонент на RIS следва да включва.
- (14) Изискванията и техническите спецификации за целите на RIS следва да гарантират по-специално, че всички данни от RIS, които представляват лични данни съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета, могат да бъдат обработвани единствено в съответствие с всеобхватна, основана на права система с контрол на достъпа, която предлага зададени функционални възможности, че всички компетентни органи могат да имат незабавен достъп до тези данни в съответствие с техните съответни регулаторни правомощия, че се прилагат подходящи технически и организационни мерки с цел да се гарантира, че обработването на лични данни по електронен път може да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ и с Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския

¹³ ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1.

¹⁴ ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39.

¹⁵ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

парламент и на Съвета¹⁶, включително за защита срещу нарушения на сигурността на личните данни, и че обработването на чувствителна търговска информация може да се извършва по начин, който зачита поверителността на тази информация.

- (15) За да се гарантира безопасното и оптимално плаване на корабите по вътрешните водни пътища, държавите членки следва да са наясно с местоположението на всички кораби по вътрешните водни пътища, включително чрез използването на данни от системите за автоматична идентификация (AIS). Държавите членки следва също така да обменят информация, свързана с RIS, за да се повиши ефективността на RIS и да се намалят изискванията за докладване. Когато предаването и обменът на информация, свързана с RIS, за тези цели води до обработване на лични данни, например обработване на имена или обработване на данни за местоположение в случаите, когато това позволява пряко или непряко да се идентифицира дадено лице, държавите членки следва да гарантират законосъобразността на обработването на тези лични данни в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 и Директива 2002/58/ЕО, според случая.
- (16) [...]
- (17) Когато това е надлежно обосновано от подходящ анализ и в отсъствието на подходящи и актуални международни стандарти за гарантиране на безопасността на корабоплаването, или когато промени в процеса на вземане на решения на Европейския комитет за изготвяне на стандарти за корабоплаване по вътрешните водни пътища (CESNI) или резултатите от този процес биха компрометирали интересите на Съюза, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменението на приложение III към Директива 2005/44/ЕО, за да се осигурят подходящи технически спецификации за RIS в съответствие с принципите, определени в приложение II към Директива 2005/44/ЕО, с цел да се защитят интересите на Съюза.

¹⁶ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Натрупаният опит от изпълнението на Директива 2005/44/ЕО показва, че срокът за въвеждане и актуализиране на техническите спецификации е бил дълъг, което е повлияло на резултатите, постигнати от сектора. Поради това е важно да се промени процесът, чрез който се въвеждат технически спецификации.
- (19) С Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ беше въведен такъв процес въз основа на техническите спецификации, разработени от CESNI. Като действа под егидата на Централната комисия за корабоплаване по р. Рейн (ЦККР) и бидейки отворен за експерти от всички държави членки, CESNI¹⁸ отговаря за изготвянето на техническите стандарти в областта на транспорта по вътрешните водни пътища. Опитът показва, че CESNI е разработил и актуализирал технически изисквания за корабите по вътрешните водни пътища по организиран и своевременно начин. Като се вземат предвид експертните познания на CESNI и опитът от изпълнението на Директива (ЕС) 2016/1629, подобен подход следва да бъде приложен и за Директива 2005/44/ЕО.
- (20) С цел да се осигури високо равнище на безопасност и ефективност на корабоплаването по вътрешните водни пътища, да се гарантира предоставянето на RIS и да се вземе предвид научно-техническият прогрес и другите развития в сектора, позоваването на приложимите технически спецификации за речните информационни услуги, а именно Европейския стандарт за речни информационни услуги (ES-RIS), при условие че е в съответствие с принципите в приложение II, следва да представлява неразделна, но не и основна част от Директива 2005/44/ЕО, както и да се актуализира редовно. Поради това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието в съответствие с член 290 от ДФЕС да приема актове за изменение на приложение III към Директива 2005/44/ЕО с цел актуализиране на позоваването на най-новата версия на стандарта ES-RIS и определяне на датата на неговото прилагане.

¹⁷ Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 г. за установяване на техническите изисквания за плавателните съдове по вътрешните водни пътища, за изменение на Директива 2009/100/ЕО и за отмяна на Директива 2006/87/ЕО (ОВ L 252, 16.9.2016 г., стр. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ CESNI е създаден по силата на Резолюция 2015-i-3 на ЦККР.

- (21) При приемането на делегирани актове е от особена важност по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹⁹. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (22) Комитетът по свидетелствата за капитани на кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешните водни пътища, посочен в член 11 от Директива 2005/44/ЕО, е премахнат. На негово място, Комитетът за транспорта по вътрешните водни пътища, който разполага с експертен опит в областта на стандартите и техническите спецификации в сектора на вътрешните водни пътища, е подходящ да подпомага Комисията по отношение на RIS по смисъла на Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁰. Освен това с настоящата директива се въвеждат изменения на член 5 и член 12 от Директива 2005/44/ЕО, свързани с процедурата на комитет, които трябва да бъдат отразени в актуализиран член. Поради това член 11 от Директива 2005/44/ЕО следва да бъде изменен, за да се отразят тези промени.
- (23) За целите на по-доброто регулиране и опростяването следва да бъде възможно в Директива 2005/44/ЕО да има позоваване на международни стандарти, без те да бъдат дублирани в правната рамка на Съюза.
- (24) RIS действат в Съюза от 2005 г. и държавите членки са натрупали значителен опит в тяхното разработване и прилагане. Освен това техническите спецификации, необходими за функционирането на RIS, са включени в приложение III към Директива 2005/44/ЕО. Във връзка с това член 12, параграф 2 от Директива 2005/44/ЕО следва да бъде заличен. В допълнение, чрез измененията в обхвата на Директива 2005/44/ЕО с цел съсредоточаване върху TEN-T, изискването за въвеждане на RIS се прилага за най-важните водни пътища, като така се създава надеждна

¹⁹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj

²⁰ Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

транспортна мрежа. Поради това член 12, параграф 3 от Директива 2005/44/ЕО следва да бъде заличен.

- (25) В съответствие с принципа на пропорционалност, за постигането на основната цел за създаване на рамка за предоставяне на речни информационни услуги (RIS) в Съюза е необходимо и целесъобразно да се определят правила относно създаването, функционирането и техническите спецификации на RIS. Настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на поставените цели в съответствие с член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз.
- (26) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на 20 март 2024 г.²¹
- (27) Поради това Директива 2005/44/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

²¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

Член 1

Изменения на Директива 2005/44/ЕО

Директива 2005/44/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет

1. С настоящата директива се установява рамка за въвеждането и използването на хармонизирани речни информационни услуги (RIS) в Съюза с цел подпомагане на транспорта по вътрешните водни пътища с оглед повишаване на неговата безопасност, ефикасност и устойчивост, както и улесняване на взаимодействието му с другите видове транспорт.
2. Настоящата директива предоставя рамка за установяването и по-нататъшното разработване на технически изисквания, спецификации и условия, за да се осигурят хармонизирани, оперативно съвместими и достъпни RIS по вътрешните водни пътища на Съюза и да се допринесе за стандартизирани интерфейси с услуги за управление на трафика на другите видове транспорт.“;

- 2) В член 2 параграф 1 се заменя със следното:

- „1. Настоящата директива се прилага за въвеждането и експлоатацията на RIS за всички вътрешни водни пътища и пристанища по вътрешните водни пътища на държавите членки, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени и изброени в приложения I и II към Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета²², и които са пряко свързани с вътрешни водни пътища и пристанища по вътрешните водни пътища на друга държава членка, които са част от трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени и изброени в приложения I и II към Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета.“;

²² Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) В член 3 се добавят следните букви:

- „за) „трансевропейска транспортна мрежа“ (TEN-T) означава вътрешните водни пътища, както са определени в приложение I към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- зб) [...];
- зв) [...];
- зг) [...];
- зд) „Европейска система за управление на референтни данни“ (ERDMS) означава хранилище (библиотека) с единна точка за достъп за съхранението на референтни данни и списъци с кодове, които се използват от ИТ приложения в транспорта по вътрешните водни пътища. Тя не включва мрежовите данни в съответствие с приложение I и приложение III, предоставени от държавата членка;
- зе) „общностна пристанищна система“ означава електронна платформа за обмен на информация между заинтересованите страни от публичния и частния сектор, за да се гарантира безпроблемното извършване на пристанищните и логистичните процеси;
- зж) „интелигентна инфраструктурна система за вътрешните водни пътища“ – електронна платформа, поддържаща полу- и напълно автоматизирано управление на инфраструктурата за ТБВП в шлюзовете и подвижните мостове от TEN-T, която се експлоатира от публичните органи за управление на водните пътища;
- зз) „европейска среда на RIS“ означава електронна платформа с единна точка за достъп, която се захранва с информация от националните RIS за потребителите на RIS и предоставя връзки за електронно докладване в съответствие с принципа на еднократност;
- зи) „пристанища по вътрешните водни пътища“ означава пристанищата по вътрешните водни пътища от основната TEN-T или широкообхватната TEN-T, както са изброени и категоризирани в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013.“;

- 4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Установяване на RIS

1. Държавите членки предприемат необходимите мерки за въвеждане на RIS по вътрешните водни пътища и пристанищата по вътрешните водни пътища, попадащи в обхвата на настоящата директива.
2. Държавите членки разработват RIS по такъв начин, че прилагането на RIS да бъде ефикасно, те да могат да се разширяват и да бъдат оперативно съвместими, така че да взаимодействат с други приложения за RIS и със системите за другите видове транспорт, като същевременно осигуряват интерфейси за връзка със системите за управление на транспорта и търговските дейности.
3. За установяването на RIS държавите членки:
 - а) гарантират, че на потребителите на RIS се предоставят всички съответни данни относно корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища. Тези мрежови данни, както са определени в приложение I, са актуални и се предоставят най-малкото в достъпен общ електронен формат в съответствие с приложение III;
 - б) гарантират, че за всички техни вътрешни водни пътища и пристанища по вътрешните водни пътища от TEN-T, в допълнение към данните, посочени в буква а), на разположение на потребителите на RIS са електронни навигационни карти, подходящи за целите на корабоплаването;
 - в) осигуряват възможност, доколкото по националните или международните правила от корабите се изисква да докладват, компетентните органи да получават от корабите електронни доклади с всички изисквани данни. При трансгранични превози се дава възможност всички тези данни да бъдат предадени между компетентните органи на съседни държави, преди корабът да достигне границата;

- г) гарантират, че известията до корабните водачи, включващи информация за водното ниво (или максимално допустимото газене) и ледовите условия по техните вътрешни водни пътища, се предават като стандартизирани кодирани съобщения с възможност за изтегляне. Стандартизираните съобщения трябва да съдържат най-малко информацията, необходима за безопасно корабоплаване. Известията до корабните водачи трябва да бъдат актуални и да се предоставят най-малко в достъпен общ електронен формат;
- д) [...];
- да) гарантират, че мрежовите данни в европейската среда на RIS се поддържат актуални чрез незабавното предоставяне на всички необходими мрежови данни, определени в приложение I и приложение III;
- е) способстват за предоставянето най-малко на информация, свързана с трафика, чрез интерфейсите съгласно техническите спецификации, установени в съответствие с точка 7 от приложение II, когато е приложимо, на електронните среди за обмен на информация, създадени от правото на Съюза и използвани при другите видове транспорт;
- ж) [...];
- з) гарантират, че стандартизираните интерфейси в съответствие с приложение II и приложение III се предоставят на общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища, включително, наред с другото, наличие на инфраструктура за алтернативни горива, и по-специално на инсталациите, изисквани в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета²³;
- и) гарантират, че стандартизираните интерфейси в съответствие с приложение II и приложение III се предоставят на другите интелигентни инфраструктурни системи по вътрешните водни пътища за целите на управлението на речния трафик.

²³ Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Задълженията, посочени в настоящия параграф, се изпълняват в съответствие с изискванията и принципите, определени в приложения I и II.

4. Компетентните органи на държавите членки изграждат центрове за RIS в съответствие с регионалните нужди.
5. Държавите членки съвместно създават, управляват, експлоатират, използват и поддържат европейска среда на RIS, която осъществява услуги, свързани с фарватера, инфраструктурата, трафика и превозите, и предоставя необходимите данни. Европейската среда на RIS е достъпна за всички потребители на RIS и е главната платформа за обмена на информация, свързана с RIS. Тя съдържа интерфейси за връзки със системите на другите видове транспорт и пристанищата по вътрешните водни пътища. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, които отговарят за европейската среда на RIS.
6. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на оперативните характеристики, роли и процедури за европейската среда на RIS и за идентифициране на нейния оператор въз основа на принципите за техническите спецификации на RIS, посочени в точка 7 от приложение II, за да се гарантира еднаквото им прилагане в целия Съюз. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 11, параграф 2.
7. За използването на системите за автоматична идентификация (AIS) се прилага Регионалното споразумение относно радиосъобщителните услуги за вътрешните водни пътища (RAINWAT), сключено в Букурещ на 12 април 2012 г. в рамките на правилника за радиосъобщенията на Международния съюз по далекосъобщения (МСД).
8. [...].
9. Комисията предприема подходящи мерки за проверка на оперативната съвместимост, надеждността, достъпността и безопасността на RIS.“;

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Технически спецификации

1. За да се подкрепят RIS и да се осигури оперативната съвместимост на тези услуги съгласно изискванията на член 4, параграф 2, се прилагат техническите спецификации, посочени в приложение III, в съответствие с принципите, определени в приложение II, като те обхващат по-специално следните области:
 - а) система за изобразяване на електронни карти и информация за плаването по вътрешните водни пътища (ECDIS за вътрешните водни пътища);
 - б) електронно докладване от корабите;
 - в) известия до корабните водачи;
 - г) системи за локализиране и проследяване на корабите;
 - д) съвместимост на оборудването, необходимо за използването на RIS;
 - е) технически спецификации за експлоатацията на европейска среда на RIS;
 - ж) взаимосвързаност и обмен на информация с базите данни на Съюза (ERDMS);
 - з) стандартизиран интерфейс за ИТ платформи на другите видове транспорт;
 - и) стандартизиран интерфейс за общностните пристанищни системи и с интелигентните инфраструктурни системи за вътрешните водни пътища;
 - й) данни за корабоплаването и планирането на плаванията.“;

5а) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Сателитно позициониране

За целите на RIS, за които се изисква точно позициониране, се препоръчва използването на системи за сателитно позициониране и навигация, като например навигационното обслужване, предоставяно от „Галилео“, включително услугата с голяма точност и удостоверяването на автентичността на навигационните съобщения от отворената услуга и Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS). За целите на приложенията и услугите, разчитащи на данни от наблюдението на Земята, се препоръчва използването на данни, информация или услуги на „Коперник“.

- 6) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Компетентни органи

Държавите членки определят компетентни органи за прилагането на RIS, за международния обмен на данни, за експлоатацията на европейската среда на RIS и за разглеждането на жалби от потребителите на RIS. Тези органи се нотифицират на Комисията до ... [две години след датата на транспониране на настоящата директива].“;

- 7) [...]:

- 8) Член 9 се заменя със следното:

Правила относно неприкосновеността на личния живот, сигурността на информацията и обработването на лични данни

1. Държавите членки предприемат подходящи технически и организационни мерки в съответствие с приложимото право на Съюза и националното право за защита на информацията и записите в RIS срещу нежелани събития или злоупотреби, включително неправомерен достъп, промяна или загуба, както и за гарантиране на поверителността на търговската и друга чувствителна информация, обменяна по силата на настоящата директива.
2. Данните, които представляват лични данни съгласно определението в член 4, точка 1 от Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета, могат да се обработват въз основа на настоящата директива, само доколкото това обработване е необходимо за функционирането на приложенията за RIS, с цел да се гарантират хармонизирани, оперативно съвместими и достъпни RIS по вътрешните водни пътища на Съюза и да се допринесе за стандартизирани интерфейси с услуги за управление на трафика на другите видове транспорт.“

9) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Процедура за изменение

1. [...]
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а за изменение на приложение III чрез актуализиране, ако е целесъобразно с оглед на критериите, определени в параграф 3, и в съответствие с принципите в приложение II, на позоваването на най-новата версия на ES-RIS, както и да определя датата на неговото прилагане.
3. При отсъствието на подходящи и актуални технически спецификации или когато техническите спецификации, разработени от CESNI, не отговарят на приложимите изисквания, определени в приложение II, или когато промени в процеса на вземане на решения от CESNI или в други елементи на стандарта биха застрашили интересите на Съюза и когато това е надлежно обосновано от подходящ анализ, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а за изменение на приложение III, с цел предоставяне на подходящи технически спецификации въз основа на принципите, определени в приложение II.“;

10) В член 10а параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието за приемане на делегирани актове, посочено в член 10, се предоставя на Комисията за период от пет години, считано от [датата на влизане в сила]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“;

11) В член 10а параграф 6 се заменя със следното:

„6. Делегиран акт, приет в съответствие с настоящия член, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент.“;

12) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета за транспорта по вътрешните водни пътища. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁴.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.“;

²⁴ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) В член 12 параграфи 2 и 3 се заличават.
- 14) Вмъква се следният член:

„Член 12а

Мониторинг

Комисията извършва мониторинг на установяването на RIS в Съюза и докладва на Европейския парламент и на Съвета до ... [5 години след датата на влизане в сила].“;

- 15) Приложение I към Директива 2005/44/ЕО се заменя с текста в приложение I към настоящата директива;
- 16) Приложение II към Директива 2005/44/ЕО се заменя с текста в приложение II към настоящата директива;
- 17) Текстът в приложение III към настоящата директива се добавя като приложение III.

Член 2

Транспониране

- 1. Държавите членки, попадащи в обхвата на настоящата директива, въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от ... [три години след влизането в сила]. Те незабавно информират Комисията за това.
- 2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите членки.
- 3. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки, които имат вътрешни водни пътища, попадащи в обхвата на член 2 от Директива 2005/44/ЕО.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ДАННИТЕ

Както е посочено в член 4, параграф 3, буква а), се предоставят следните данни:

- ос на фарватера с индикация на километрите,
- ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, широчина, водоизместимост и максимална височина,
- работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете,
- прогнозирано време за чакане за преминаване на мостове, шлюзове и пристанища по вътрешните водни пътища;
- разположение на пристанищата и местата за претоварване,
- справочни данни за нивото на водите, свързани с корабоплаването.
- местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива.

Предоставената информация е актуална.

ПРИНЦИПИ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СПЕЦИФИКАЦИИ НА RIS

1. Общи принципи

Техническите спецификации на RIS трябва да спазват следните общи принципи:

- а) посочване на техническите изисквания за планиране, осъществяване и оперативно използване на услугите и съответните системи;
- б) архитектура и организация на RIS;
- в) препоръки за корабите да участват в RIS – за индивидуални услуги и за поетапното развитие на RIS.

2. ECDIS за вътрешните водни пътища

Техническите спецификации в съответствие с член 5, които трябва да бъдат установени за изобразяването на електронни карти и информационната система за корабоплаване по вътрешните водни пътища, трябва да спазват следните принципи:

- а) съвместимост с морската ECDIS с цел улесняване на движението на кораби за вътрешните водни пътища в зоните със смесен трафик в устията на реките и трафика море–река;
- б) определяне на минимални изисквания за оборудването за ECDIS за вътрешните водни пътища, както и минималното съдържание на електронните навигационни карти от гледна точка на безопасността на корабоплаването, и по-специално:
 - а) високо ниво на надеждност и наличие на използваното оборудване за ECDIS за вътрешните водни пътища;
 - б) здравина на оборудването за ECDIS за вътрешните водни пътища, за да издържа на обичайните природни условия на борда на кораба, без понижаване на качеството или надеждността;
 - в) включване в електронните навигационни карти на всички видове географски обекти (напр. границите на фарватера, конструкциите по бреговата линия, навигационните фарове и знаци), които са необходими за безопасното корабоплаване;

- г) контролиране на електронните карти с насложено радарно изображение при управление на кораб;
- в) включване в електронните навигационни карти на актуална информация за дълбочините по фарватера и изобразяване на зададеното или действителното водно ниво;
- г) включване в електронните навигационни карти и изобразяване в ECDIS за вътрешните водни пътища на допълнителна информация (напр. от трети страни, различни от компетентните органи), без да се засяга информацията, необходима за безопасното корабоплаване;
- д) достъп на потребителите на речни информационни услуги до електронните навигационни карти;
- е) достъп на всички производители на приложения до данните за електронните навигационни карти, когато е целесъобразно срещу заплащане на разумна такса, основана на разходите;
- ж) включване и изобразяване в ECDIS за вътрешните водни пътища на актуална информация за времето на чакане за преминаване на шлюзове, мостове и за влизане в пристанища по вътрешните водни пътища, без да се засяга информацията, необходима за безопасното корабоплаване.

3. Електронно докладване от корабите

Техническите спецификации в съответствие с член 5 за електронното докладване от корабите, участващи в корабоплаването по вътрешните водни пътища, трябва да спазват следните принципи:

- а) улесняване на електронния обмен на данни между компетентните органи на държавите членки, между участниците в корабоплаването по вътрешните водни пътища и морското корабоплаване и мултимодалните превози, при които има корабоплаване по вътрешните водни пътища;
- б) използване на стандартизирани уведомителни транспортни съобщения „кораб–органи“, „органи–кораб“ и „органи–органи“ за осигуряване на съвместимост с морското корабоплаване;
- в) използване на международно признати списъци с кодове и класификации, евентуално допълнени за нуждите на корабоплаването по вътрешните водни пътища;
- г) използване на уникален европейски идентификационен номер на кораба.

4. Известия до корабните водачи

Техническите спецификации в съответствие с член 5 за известията до корабните водачи, по-специално свързани с информацията за фарватера, информацията за и управлението на трафика, както и планирането на плаванията, трябва да спазват следните принципи:

- а) стандартизирана структура на данните, използваща предварително определени текстови модули и програмирана в максимална степен, за да позволи автоматичен превод на други езици на най-важното съдържание и да улесни включването на известията до корабните водачи в системите за планиране на плаванията;
- б) съвместимост на стандартизираната структура на данните със структурата на данните на ECDIS за вътрешните водни пътища за улесняване на включването на известията до капитаните в ECDIS за вътрешните водни пътища;
- в) привеждане в съответствие с техническите спецификации за корабоплаването и планирането на плаванията, за да се гарантира съгласуваност на предоставената информация.

5. Системи за локализиране и проследяване на корабите

Техническите спецификации в съответствие с член 5 за системите за локализиране и проследяване на корабите трябва да спазват следните принципи:

- а) определяне на изискванията към системите и на стандартните съобщения, както и процедурите за автоматичното им изпращане;
- б) разграничение между системите, отговарящи на изискванията за тактическа информация за трафика, и системите, отговарящи на изискванията за стратегическа информация за трафика, като и двата вида системи трябва да са свързани с точността на позиционирането и с изискваната честота на обновяване;
- в) описание на съответните технически системи за локализиране и проследяване на корабите, например AIS за вътрешните водни пътища (система за автоматична идентификация за вътрешните водни пътища);
- г) съвместимост на форматите на данните с морската система AIS.

6. Принципи на европейската среда на RIS

Техническите спецификации на европейската среда на RIS в съответствие с член 5 спазват следните принципи:

- а) действа като единно цифрово гише за корабоплаването по вътрешните водни пътища;
- б) хармонизирана единна точка за достъп до актуална информация, ако е възможно в реално време, относно условията във фарватера за безопасно и устойчиво корабоплаване, планиране и пристанищни операции по TEN-T;
- в) създава условия за мултимодални транспортни вериги, като същевременно осигурява адекватно равнище на защита на данните;
- г) високо ниво на точност на данните за гладък обмен на данни между съответните потребители на RIS по TEN-T (в рамките на Съюза и извън него);
- д) лесен за ползване интерфейс с използваеми, полезни и практични функционални възможности, например способност за създаване и съхранение на профили;
- е) хармонизирана, единна точка за докладване в съответствие с принципа на еднократност, също така и за международните пътувания;
- ж) връзка с други системи, използващи информационни, комуникационни или навигационни технологии, или технологии за позициониране/локализиране с цел ефективно управление на инфраструктурата, мобилността и трафика по TEN-T и с цел осигуряване на услуги с добавена стойност за гражданите и операторите, включително системи за безопасно, сигурно, съобразено с околната среда и с ефикасно използване на капацитета на мрежата;
- з) събиране и докладване на анонимизирани и обобщени данни за използването, които могат да се използват за наблюдение на изпълнението на RIS, включително най-малко броя на потребителите на RIS, наличието на данни в европейската среда на RIS, връзката и броя на обмените с други цифрови системи или платформи;
- и) гарантиране на киберсигурността.

7. Наличие на данни за други цифрови системи или платформи

Техническите спецификации за обмен на данни с други цифрови системи или платформи в съответствие с член 5 спазват следните принципи:

- а) надграждане на функциите, предоставени от европейската среда на RIS;
- б) улесняване на електронния обмен на данни между технологиите за RIS и базите данни и системите, използвани от другите видове транспорт, посредством подходящи връзки и интерфейси за предаване на данни;
- в) определяне на изискванията относно системите, както и процедурите за автоматизиран обмен на данни;
- г) обмен на информация в реално време, по-специално за данни, за които времето е от критично значение;
- д) гарантиране на сигурния обмен на информация в съответствие с всеобхватна, основана на права система за контрол на достъпа;
- е) предвиждане на рамка за системен обмен, която ще даде възможност за бъдещо развитие и връзки с допълнителни системи, ако е необходимо, включително обмен с бъдещото европейско пространство на данни за мобилността и всяка друга система, предназначена да насърчава иновациите в мултимодалния транспорт.

8. [...]

[...]

- а) [...]
- б) [...]
- в) [...]
- г) [...]
- д) [...]
- е) [...]

9. Данни за корабоплаването и планирането на плаванията

Техническите спецификации за данните за корабоплаването и планирането на плаванията в съответствие с член 5 спазват следните принципи:

- а) предоставяне на актуална информация на редовни интервали и най-малкото в ситуации на значителни промени във фарватера, които могат да окажат въздействие върху корабоплаването;
- б) обхващане най-малко на следната информация:
 - а) прогнозирано време за чакане за преминаване на шлюзове, (подвижни) мостове, пристанища по вътрешните водни пътища;
 - а1) данни за европейската мрежа от водни пътища, необходими за корабоплаването и планирането на плаванията и обхващащи най-малко минималните изисквания, които се съдържат в приложение I;
 - б) водното ниво, най-малката измерена дълбочина, вертикалния просвет, състоянието на баража, ако блокира корабоплаването, режима, прогнозното водно ниво, прогнозната най-малка измерена дълбочина;
 - в) ледови условия и свързаната с тях плавателност;
 - г) работно време на шлюзовете, (подвижните) мостове, пристанищата по вътрешните водни пътища;
 - д) [...]
- в) предоставяне чрез ECDIS за вътрешните водни пътища на информация и на известия до корабните водачи и до европейската среда на RIS, според случая.“

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА RIS

Техническите спецификации, приложими за RIS, са тези, определени в [ES-RIS 2023/1].
