Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B RICHTLINIE 2005/44/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 7. September 2005

über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft

(ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009	L 87	109	31.3.2009
►M2	Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019	L 198	241	25.7.2019

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 52 (2005/44/EG)

▼B

RICHTLINIE 2005/44/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 7. September 2005

über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft

Artikel 1

Gegenstand

(1) Diese Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einführung und die Nutzung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) in der Gemeinschaft, um Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern und die Verbindung mit anderen Verkehrsträgern zu erleichtern.

(2) Diese Richtlinie bildet einen Rahmen für die Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen, die harmonisierte, interoperable und offene RIS auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft gewährleisten. Diese Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen erfolgt durch die Kommission, die von dem in Artikel 11 genannten Ausschuss unterstützt wird. In diesem Zusammenhang berücksichtigt die Kommission die Arbeiten gebührend, die von auf diesem Gebiet tätigen internationalen Organisationen wie dem PIANC, der ZKR und der UNECE vorgenommen wurden. Es wird die nahtlose Verknüpfung mit anderen Managementdiensten für den modalen Verkehr sichergestellt, insbesondere mit den Verkehrsmanagement- und -informationsdiensten des Seeverkehrs.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für die Einrichtung und den Betrieb von RIS auf allen Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten der Klasse IV und darüber, die über eine Wasserstraße mindestens der Klasse IV mit einer Wasserstraße mindestens der Klasse IV eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, einschließlich der in der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2001 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III ([1]) genannten Häfen an solchen Wasserstraßen. Für diese Richtlinie gilt die in der Entschließung Nr. 30 der UNECE vom 12. November 1992 festgelegte Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen.

(2) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auf Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen, die nicht in Absatz 1 erwähnt sind, anwenden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services — RIS)“ sind die harmonisierten Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt einschließlich — sofern technisch durchführbar — der Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern. RIS betreffen nicht die internen

([1]) ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1.

▼B

kommerziellen Tätigkeiten zwischen beteiligten Unternehmen, sind jedoch offen für die Verknüpfung mit geschäftlichen Aktivitäten. RIS umfassen Dienste wie Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Informationen für das Transportmanagement, Statistik und Zolldienste sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren.

b) „Fahrwasserinformation“ sind geographische, hydrologische und administrative Angaben über die Wasserstraße (das Fahrwasser). Die Fahrwasserinformation ist eine unidirektionale Information: Land-Schiff oder Land-Büro (des Nutzers).

c) „Taktische Verkehrsinformation“ ist die Information, die die unmittelbaren Navigationsentscheidungen in der tatsächlichen Verkehrssituation und der näheren geographischen Umgebung beeinflusst.

d) „Strategische Verkehrsinformation“ ist die Information, die die mittel- und langfristigen Entscheidungen der RIS-Benutzer beeinflusst.

e) „RIS-Anwendung“ ist die Bereitstellung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten über spezialisierte Systeme.

f) „RIS-Zentrum“ ist der Ort, an dem die RIS-Dienste durch das Betriebspersonal verwaltet werden.

g) „RIS-Benutzer“ sind alle Nutzergruppen wie Schiffsführer, RIS-Betriebspersonal, Betreiber von Schleusen und/oder Brücken, Wasserstraßenverwaltungen, Hafen- und Terminalbetreiber, Personal in den Unfallbekämpfungszentren der Rettungsdienste, Flottenmanager, Verlader und Frachtmakler.

h) „Interoperabilität“ bedeutet, dass Dienste, Dateninhalte, Datenaustauschformate und Frequenzen so harmonisiert sind, dass RIS-Benutzer europaweit Zugang zu den gleichen Diensten und Informationen haben.

Artikel 4

Einrichtung von RIS

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen für die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen im Sinne des Artikels 2.

(2) Die Mitgliedstaaten entwickeln die RIS so, dass RIS-Anwendungen effizient und erweiterbar sind und mit anderen RIS-Anwendungen und möglichst auch mit Systemen anderer Verkehrsträger in Wechselwirkung eintreten können. Sie müssen darüber hinaus Schnittstellen mit Verkehrsmanagementsystemen und kommerziellen Tätigkeiten bieten.

(3) Zur Einrichtung von RIS werden die Mitgliedstaaten

a) den RIS-Benutzern alle relevanten Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen übermitteln. Diese Daten müssen zumindest in einem elektronischen Format zugänglich sein;

▼B

b) gewährleisten, dass auf allen ihren Binnenwasserstraßen der Klasse Va und darüber gemäß der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen den RIS-Benutzern über die unter Buchstabe a genannten Daten hinaus navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten zur Verfügung stehen;

c) insoweit nationale oder internationale Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen, die zuständigen Behörden in die Lage versetzen, elektronische Meldungen der erforderlichen Daten von Schiffen zu empfangen. Im Falle grenzüberschreitender Transporte ist diese Information den zuständigen Behörden des Nachbarstaates zu übermitteln. Eine solche Übermittlung muss abgeschlossen sein, bevor die Fahrzeuge die Grenze erreichen;

d) sicherstellen, dass Nachrichten für die Binnenschifffahrt, einschließlich Wasserstandsberichten (beziehungsweise Berichten über den maximal zulässigen Tiefgang) und Eisberichten für ihre Binnenwasserstraßen, in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereitgestellt werden. Die standardisierte Nachricht muss mindestens die für die sichere Schiffsführung erforderlichen Informationen enthalten. Die Nachrichten für die Binnenschifffahrt müssen zumindest in einem elektronischen Format zugänglich sein.

Die in diesem Absatz genannten Verpflichtungen sind entsprechend den in den Anhängen I und II festgelegten Spezifikationen zu erfüllen.

(4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten richten RIS-Zentren entsprechend den regionalen Erfordernissen ein.

(5) Für den Einsatz automatischer Identifikationssysteme (AIS) gilt die am 6. April 2000 in Basel im Rahmen der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion (ITU) getroffene Regionale Vereinbarung über den Sprechfunk in der Binnenschifffahrt.

(6) Die Mitgliedstaaten geben, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft, Anstöße dazu, dass die Führer, Betreiber, Makler oder Eigentümer von Schiffen, die auf ihren Binnenwasserstraßen fahren, und die Verlader oder Eigentümer der Waren an Bord solcher Schiffe aus den im Rahmen dieser Richtlinie bereitgestellten Diensten umfassenden Nutzen ziehen.

(7) Die Kommission leitet angemessene Maßnahmen zur Überprüfung der Interoperabilität, Zuverlässigkeit und Sicherheit der RIS ein.

Artikel 5

Technische Leitlinien und Spezifikationen

(1) Zur Förderung der RIS und Gewährleistung ihrer Interoperabilität gemäß Artikel 4 Absatz 2 legt die Kommission entsprechend Absatz 2 technische Leitlinien für die Planung, die Einführung und den Betrieb der Dienste (RIS-Leitlinien) sowie technische Spezifikationen insbesondere in folgenden Bereichen fest:

a) System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Electronic Chart Display and Information System — Inland-ECDIS),

b) elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt,

c) Nachrichten für die Binnenschifffahrt,

d) Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme,

e) Kompatibilität der für die Benutzung der RIS erforderlichen Ausrüstung.

▼B

Diesen Leitlinien und Spezifikationen liegen die technischen Vorgaben des Anhangs II zugrunde; die Arbeit anerkannter internationaler Organisationen in diesem Bereich wird berücksichtigt.

(2) Die technischen Leitlinien und Spezifikationen gemäß Absatz 1 werden von der Kommission nach dem in Artikel 11 Absatz 3 genannten Verfahren eingeführt und erforderlichenfalls geändert. Die Einführung erfolgt nach folgendem Zeitplan:

▼C1

a) die RIS-Leitlinien spätestens am 20. Juli 2006,

▼B

b) die technischen Spezifikationen für Inland-ECDIS, die elektronischen Schiffsmeldesysteme und die Nachrichten für Schifffahrtstreibende spätestens am 20. Oktober 2006,

▼C1

c) die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme spätestens am 20. Januar 2007.

▼B

(3) Die RIS-Leitlinien und Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 6

Satellitenortung

Für die Zwecke der RIS, die genaue Ortungen benötigen, wird der Einsatz von Satellitenortungstechnologien empfohlen.

Artikel 7

Typzulassung von RIS-Ausrüstung

(1) Wenn dies für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich und durch die einschlägigen technischen Spezifikationen vorgeschrieben ist, erfordern RIS-Ausrüstungen für Terminal und Netz sowie RIS-Software-Anwendungen hinsichtlich der Einhaltung dieser Spezifikationen Typzulassungen, bevor sie auf Binnenwasserstraßen eingesetzt werden dürfen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die für die Typzulassung zuständigen nationalen Stellen mit; die Kommission leitet diese Informationen an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

(3) Alle Mitgliedstaaten erkennen von den in Absatz 2 genannten nationalen Stellen der anderen Mitgliedstaaten erteilte Typzulassungen an.

Artikel 8

Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen die für die RIS-Anwendungen und für den internationalen Datenaustausch zuständigen Behörden. Diese Behörden sind der Kommission zu melden.

▼B

Artikel 9

Vorschriften über die Vertraulichkeit, die Sicherheit und die Weiterverwendung von Informationen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der für den Betrieb von RIS erforderlichen Verarbeitung personenbezogener Daten die Gemeinschaftsnormen zum Schutz der grundlegenden Rechte und Freiheiten natürlicher Personen, unter anderem die Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG und der Richtlinie 2002/58/EG, eingehalten werden.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen dauerhafte Sicherheitsmaßnahmen, um die RIS-Meldungen und die Aufzeichnungen gegen unerwünschte Zwischenfälle oder Missbrauch, einschließlich unberechtigtem Zugang, Änderung oder Verlust zu schützen.

(3) In diesem Zusammenhang gilt die Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors ([1]).

▼M2

Artikel 10

Änderung der Anhänge I und II

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II aufgrund der bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen und zur Anpassung dieser Anhänge an den technischen Fortschritt zu erlassen.

Artikel 10a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([2]) enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

([1]) ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.
([2]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

▼M2

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

▼M1

Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr [1] eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

▼M2

———————

▼M1

(5) Die Kommission konsultiert regelmäßig Vertreter des Wirtschaftssektors.

▼B

Artikel 12

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten, die über in Artikel 2 genannte Binnenwasserstraßen verfügen, setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 20. Oktober 2007 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die Anforderungen des Artikels 4 spätestens 30 Monate nach dem Inkrafttreten der einschlägigen technischen Leitlinien und Spezifikationen gemäß Artikel 5 zu erfüllen. Die technischen Leitlinien und Spezifikationen treten am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Verfahren die in Absatz 2 vorgesehene Frist für die Erfüllung einer oder mehrerer der Anforderungen des Artikels 4 in Bezug auf in Artikel 2 genannte Binnenwasserstraßen, die

[1] ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29.

▼B

jedoch eine geringe Verkehrsdichte aufweisen, oder in Bezug auf Binnenwasserstraßen, für die die Kosten dieser Erfüllung in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen stehen, verlängern. Diese Frist kann durch einfachen Beschluss der Kommission verlängert werden; eine weitere Verlängerung ist möglich. In der Begründung für den Antrag des Mitgliedstaats ist auf die Verkehrsdichte und die wirtschaftlichen Bedingungen auf der betreffenden Wasserstraße hinzuweisen. Bis die Kommission ihren Beschluss gefasst hat, kann der Mitgliedstaat, der eine Verlängerung beantragt hat, sein Verhalten so fortsetzen, als wenn der Verlängerung zugestimmt worden wäre.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(5) Sofern erforderlich unterstützen sich die Mitgliedstaaten gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie.

(6) Die Kommission beobachtet die Einrichtung von RIS in der Gemeinschaft und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 20. Oktober 2008 einen entsprechenden Bericht.

Artikel 13

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, die über Binnenwasserstraßen nach Artikel 2 verfügen.

▼B

ANHANG I

MINDESTANFORDERUNGEN

Gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a sind insbesondere folgende Daten verfügbar zu machen:

— Wasserstraßenachse mit Kilometerangabe,

— Beschränkungen für Fahrzeuge und Verbände in Bezug auf Länge, Breite, Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhe,

— Betriebszeiten einschränkender Infrastrukturen, insbesondere Schleusen und Brücken,

— Lage von Häfen und Umschlagstellen,

— Referenzdaten für die für die Schifffahrt relevanten Wasserstandspegel.

▼B

ANHANG II

VORGABEN FÜR RIS-LEITLINIEN UND TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

1. **RIS-Leitlinien**

Die RIS-Leitlinien gemäß Artikel 5 umfassen:

a) technische Anforderungen für Planung, Einführung und Betrieb der Dienste und der damit verbundenen Systeme,

b) RIS-Architektur und -organisation und

c) Empfehlungen in Bezug auf die Teilnahme von Schiffen an RIS, einzelne Dienste und die schrittweise Entwicklung von RIS.

2. **Inland-ECDIS**

Für die gemäß Artikel 5 festzulegenden technischen Spezifikationen für ein System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten (Inland-ECDIS) gelten folgende Vorgaben:

a) Kompatibilität mit dem maritimen ECDIS, um den Verkehr mit Binnenschiffen in Mischverkehrszonen von Flussmündungen sowie den Fluss-See-Verkehr zu erleichtern;

b) Festlegung von Mindestanforderungen an die Inland-ECDIS-Ausrüstung sowie Festlegung des Mindestinformationsgehalts elektronischer Schifffahrtskarten im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere

— ein hoher Grad an Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der verwendeten Inland-ECDIS-Ausrüstung,

— Robustheit der Inland-ECDIS-Ausrüstung, damit sie den üblicherweise an Bord eines Schiffs gegebenen Umweltbedingungen ohne Verlust an Qualität oder Zuverlässigkeit standhält,

— Aufnahme aller Arten geographischer Objekte (z. B. Begrenzungen des Fahrwassers, Uferbauten, Baken), die für die sichere Schiffsführung benötigt werden, in die elektronischen Schifffahrtskarten,

— Überwachung der elektronischen Schifffahrtskarte mit Radarüberlagerung, wenn sie für die Schiffsführung durch Kommandos an den Rudergänger genutzt wird;

c) Aufnahme von Fahrwassertiefenangaben in die elektronische Schifffahrtskarte und Anzeige bezogen auf einen Bezugswasserstand oder auf den aktuellen Wasserstand;

d) Aufnahme zusätzlicher Informationen (z. B. anderer Stellen als die zuständigen Behörden) in die elektronische Schifffahrtskarte und Anzeige im Inland-ECDIS ohne Beeinträchtigung der für die sichere Schiffsführung benötigten Informationen;

e) Verfügbarkeit von elektronischen Schifffahrtskarten für RIS-Benutzer;

f) Verfügbarkeit der Daten für elektronische Schifffahrtskarten für alle Hersteller von Anwendungen, gegebenenfalls gegen eine angemessene kostenbezogene Gebühr.

3. **Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**

Für die technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Verkehrsteilnehmern sowohl in der Binnenschifffahrt als auch im Seeverkehr und im multimodalen Verkehr, wenn die Binnenschifffahrt einbezogen ist;

▼B

b) Verwendung einer standardisierten Transportanzeige für Meldungen von Schiff zu Behörde, Behörde zu Schiff und Behörde zu Behörde, um Kompatibilität mit dem Seeverkehr herzustellen;

c) Benutzung international anerkannter Codelisten und Klassifizierungen, möglichst ergänzt für den Bedarf der Binnenschifffahrt;

d) Benutzung einer einheitlichen europäischen Schiffsnummer.

4. **Nachrichten für die Binnenschifffahrt**

Für die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5, insbesondere in Bezug auf Fahrwasserinformationen, Verkehrsinformationen und -management sowie Reiseplanung, gelten folgende Vorgaben:

a) eine standardisierte, hochgradig codierte Datenstruktur mit festen Textmodulen, um die automatische Übersetzung der wichtigsten Inhalte in andere Sprachen zu ermöglichen und die Integration von Nachrichten für Schifffahrtstreibende in Reiseplanungssysteme zu erleichtern;

b) Kompatibilität der standardisierten Datenstruktur und der Datenstruktur von Inland-ECDIS, um die Einbindung von Nachrichten für Schifffahrtstreibende in Inland-ECDIS zu erleichtern.

5. **Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme**

Für die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Festlegung der Anforderungen an Systeme und von Standardmeldungen und -verfahren, so dass ihre Übermittlung automatisiert ist;

b) die Unterscheidung zwischen Systemen, die für die Erfordernisse der taktischen Verkehrsinformation, und Systemen, die für die Erfordernisse der strategischen Verkehrsinformation geeignet sind, sowohl im Hinblick auf die Positionierungsgenauigkeit als auch auf die erforderliche Aktualisierungsrate;

c) Beschreibung der einschlägigen technischen Systeme für die Schiffsverfolgung und -aufspürung wie Inland-AIS (Inland Automatic Identification System);

d) Kompatibilität der Datenformate mit dem maritimen AIS.