Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►**B** **DYREKTYWA 2005/44/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 7 września 2005 r.

w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie

(Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 z dnia 11 marca 2009 r.	L 87	109	31.3.2009
►**M2**	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1243 z dnia 20 czerwca 2019 r.	L 198	241	25.7.2019

sprostowana przez:

►**C1**	Sprostowanie, Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 52 (2005/44/WE)

▼B

DYREKTYWA 2005/44/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 7 września 2005 r.

w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie

Artykuł 1

Zakres przedmiotowy

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy dla rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) we Wspólnocie w celu wsparcia transportu śródlądowego mając na względzie zwiększenie jego bezpieczeństwa, wydajności i poprawy oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnienia współdziałania z innymi rodzajami transportu.

2. Niniejsza dyrektywa określa ramy dla ustanowienia i dalszego rozwoju wymagań, specyfikacji i warunków technicznych koniecznych do zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i otwartych RIS na wspólnotowych śródlądowych drogach wodnych. Takie ustanowienie i dalszy rozwój wymagań, specyfikacji i warunków technicznych są prowadzone przez Komisję wspieraną przez komitet, o którym mowa w art. 11. W tym kontekście, Komisja zwraca należytą uwagę na środki opracowane przez właściwe organizacje międzynarodowe, takie jak PIANC, CCNR oraz EKG ONZ. Zapewniona jest ciągłość z innymi usługami zarządzania ruchem modalnym, w szczególności z zarządzaniem ruchem statków morskich i z usługami informacyjnymi.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na wszystkich śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej Państw Członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego Państwa Członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na takich drogach wodnych, o których mowa w decyzji nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III ([1]). Do celów niniejszej dyrektywy zastosowanie ma klasyfikacja europejskich śródlądowych dróg wodnych ustanowiona rezolucją nr 30 EKG ONZ z dnia 12 listopada 1992 r.

2. Państwa Członkowskie mogą stosować niniejszą dyrektywę do śródlądowych dróg wodnych i portów śródlądowych niewymienionych w ust. 1.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

a) „usługi informacji rzecznej (RIS)” oznaczają zharmonizowane usługi informacyjne wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej, w tym wszędzie tam, gdzie jest to technicznie wykonalne, współdziałanie z innymi rodzajami transportu. RIS nie odnoszą się do wewnętrznych działań komercyjnych pomiędzy dwoma lub więcej spółkami, jednakże są otwarte na

([1]) Dz.U. L 185 z 6.7.2001, str. 1.

▼B

współpracę w zakresie działań komercyjnych. RIS obejmuje usługi takie, jak informacje o drogach wodnych, informacje o ruchu, zarządzanie ruchem, wspomaganie łagodzenia skutków katastrof, informacje dla zarządzania transportem, usługi statystyczne i celne oraz opłaty żeglugowe i portowe;

b) „informacje o drogach wodnych” oznaczają informacje geograficzne, hydrologiczne i administracyjne dotyczące dróg wodnych. Informacje o drogach wodnych są informacjami jednokierunkowymi: brzeg — statek lub brzeg — biuro;

c) „taktyczne informacje o ruchu” oznaczają informacje wpływające na natychmiastowe decyzje o aktualnej sytuacji żeglugowej dotyczące ruchu lokalnego;

d) „strategiczne informacje o ruchu” oznaczają informacje wpływające na średnio- i długoterminowe decyzje użytkowników RIS;

e) „zastosowanie RIS” oznacza świadczenie usług informacji rzecznej przy użyciu wyspecjalizowanych systemów;

f) „centrum RIS” oznacza miejsce, w którym operatorzy zarządzają usługami;

g) „użytkownicy RIS” oznaczają różne grupy użytkowników, w tym kierowników statków, operatorów RIS, operatorów śluz lub mostów, organy administracji żeglugi śródlądowej, operatorów portów i terminali, obsługę centrów kryzysowych służb ratowniczych, armatorów statków, załadowców ładunku i pośredników;

h) „interoperacyjność” oznacza, że usługi, treść danych, format i częstotliwości wymiany danych są zharmonizowane w taki sposób, że użytkownicy RIS mają dostęp do tych samych usług i informacji na poziomie europejskim.

Artykuł 4

Tworzenie RIS

1. Państwa Członkowskie podejmują środki niezbędne do wdrożenia RIS na śródlądowych drogach wodnych, wchodzących w zakres art. 2.

2. Państwa Członkowskie opracowują RIS w taki sposób, by zastosowanie RIS było wydajne, elastyczne i interoperacyjne, by mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS oraz, jeżeli to możliwe, z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu. Ponadto zapewniają one także współdziałanie z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.

3. W celu utworzenia RIS Państwa Członkowskie:

a) dostarczają użytkownikom RIS wszelkich istotnych danych dotyczących żeglugi i planów podróży na śródlądowych drogach wodnych. Dane te są dostarczane przynajmniej w dostępnej formie elektronicznej;

▼B

b) zapewniają, że obok danych, o których mowa w lit. a), użytkownicy RIS mają dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich śródlądowych dróg wodnych klasy Va i wyższej, zgodnie z klasyfikacją europejskich śródlądowych dróg wodnych znajdujących się w Państwach Członkowskich;

c) umożliwiają właściwym władzom, w zakresie wymaganym przepisami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi raportowania statków, otrzymywanie elektronicznych raportów ze statków zawierających wymagane dane ze statków. W przypadku transportu transgranicznego informacje te są przekazywane właściwym władzom sąsiedniego kraju. Całkowite takie przekazanie następuje przed dotarciem statków do granicy;

d) zapewniają dostarczanie kierownikom statków komunikatów, zawierających informacje o stanie wody (lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu) i sytuacji lodowej na śródlądowych drogach wodnych, w formie znormalizowanych, zakodowanych i gotowych do pobrania wiadomości. Znormalizowana wiadomość zawiera co najmniej informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi. Komunikaty dla kierowników statków są dostarczane przynajmniej w dostępnej formie elektronicznej.

Obowiązki, o których mowa w niniejszym ustępie, są spełniane zgodnie ze specyfikacjami określonymi w załącznikach I i II.

4. Właściwe władze Państw Członkowskich tworzą centra RIS stosownie do potrzeb regionalnych.

5. W celu użycia automatycznych systemów indentyfikacyjnych (AIS) mają zastosowanie przepisy porozumienia regionalne dotyczące usług radiotelefonicznych na wodnych drogach śródlądowych, zawarte w Bazylei w dniu 6 kwietnia 2000 r. w ramach rozporządzeń radiowych Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU).

6. Państwa Członkowskie, we właściwych przypadkach we współpracy ze Wspólnotą, zachęcają kierowników statków, operatorów, armatorów lub właścicieli statków poruszających się po ich śródlądowych drogach wodnych oraz załadowców lub właścicieli towarów przewożonych tymi statkami do pełnego korzystania z usług, które są dostępne na podstawie niniejszej dyrektywy.

7. Komisja podejmuje wszelkie niezbędne kroki w celu zweryfikowania interoperacyjności, niezawodności i bezpieczeństwa RIS.

Artykuł 5

Wytyczne i specyfikacje techniczne

1. W celu zapewnienia wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności tych usług, wymaganej art. 4 ust. 2, Komisja określa, zgodnie z ust. 2, wytyczne techniczne w zakresie planowania, wdrażania i wykorzystania operacyjnego usług (wytyczne RIS), a także specyfikacje techniczne, w szczególności w następujących dziedzinach:

a) Systemu Obrazowania Map Elektronicznych i Informacji w Żegludze Śródlądowej (ECDIS śródlądowe);

b) elektronicznego raportowania statków;

c) komunikatów dla kierowników statków;

d) systemów kontroli ruchu statków;

e) zgodności sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS.

▼B

Te wytyczne i specyfikacje są oparte na wymogach technicznych określonych w załączniku II i uwzględniają prace prowadzone w tej dziedzinie przez właściwe organizacje międzynarodowe.

2. Wytyczne i specyfikacje techniczne, o których mowa w ust. 1, są określane, a jeżeli jest to właściwe, zmieniane przez Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 3. Ich określenie następuje zgodnie z następującym harmonogramem:

▼C1

a) wytyczne RIS do dnia 20 lipca 2006 r.;

▼B

b) specyfikacje techniczne dla ECDIS śródlądowego, elektronicznego raportowania statków i komunikatów dla kierowników statków do 20 października 2006 r.►C1 ; ◄

▼C1

c) specyfikacje techniczne dotyczące systemów kontroli ruchu statków do dnia 20 stycznia 2007 r.

▼B

3. Wytyczne i specyfikacje RIS zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Pozycjonowanie satelitarne

Do celów RIS, dla których wymagane jest dokładne pozycjonowanie, zalecane jest wykorzystywanie technologii pozycjonowania satelitarnego.

Artykuł 7

Homologacja sprzętu RIS

1. Tam, gdzie jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i wymagane przez właściwe specyfikacje techniczne, sprzęt i oprogramowanie systemu RIS podlegają homologacji określającej zgodność z tymi specyfikacjami przed ich oddaniem do użytku na śródlądowych drogach wodnych.

2. Państwa Członkowskie zgłaszają Komisji organy krajowe odpowiedzialne za homologację. Komisja przekazuje taką informację innym Państwom Członkowskim.

3. Wszystkie Państwa Członkowskie uznają homologacje nadane przez właściwe organy innych Państw Członkowskich, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 8

Właściwe organy

Państwa Członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie RIS oraz za międzynarodową wymianę danych i informują o nich Komisję.

▼B

Artykuł 9

Zasady dotyczące prywatności, bezpieczeństwa i ponownego wykorzystania informacji

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że przetwarzanie danych osobowych koniecznych do funkcjonowania RIS jest prowadzone zgodnie z przepisami wspólnotowymi w sprawie ochrony podstawowych wolności i praw jednostki, w tym z dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE.

2. W celu ochrony wiadomości RIS i ich zapisu przed niepożądanymi zdarzeniami lub niewłaściwym wykorzystaniem, w tym niepowołanym dostępem, zmianą lub utratą, Państwa Członkowskie wdrażają i stosują środki bezpieczeństwa.

3. Zastosowanie ma dyrektywa 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie ponownego wykorzystania informacji sektora publicznego ([1]).

▼M2

Artykuł 10

Zmiany w załącznikach I i II

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 10a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II, w świetle doświadczeń zdobytych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy oraz w celu dostosowania tych załączników do postępu technicznego.

Artykuł 10a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([2]).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

([1]) Dz.U. L 345 z 31.12.2003, str. 90.
([2]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

▼M2

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

▼M1

Artykuł 11

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ustanowiony na mocy art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ([1]).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

▼M2

_____

▼M1

5. Komisja prowadzi regularne konsultacje z przedstawicielami sektora.

▼B

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne objęte zakresem art. 2 wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 20 października 2007 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji teksty tych przepisów.

Środki przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami określonymi w art. 4 nie później niż 30 miesięcy od daty wejścia w życie właściwych wytycznych i specyfikacji technicznych, o których mowa w art. 5. Wytyczne i specyfikacje techniczne wchodzą w życie następnego dnia po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

3. W przypadku śródlądowych dróg wodnych objętych art. 2, lecz o niskim natężeniu ruchu, lub w przypadku śródlądowych dróg wodnych, dla których koszty wdrożenia byłyby nieproporcjonalne w stosunku do korzyści, na wniosek Państwa Członkowskiego Komisja może, zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 2, przedłużyć okres wdrażania, o którym mowa w ust. 2, jednego lub więcej wymagań z art.

([1]) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

▼B

4. Okres ten może zostać przedłużony w drodze zwykłej decyzji Komisji, z możliwością kolejnego przedłużenia. Państwo Członkowskie powinno wraz z wnioskiem dostarczyć uzasadnienie, z podaniem natężenia ruchu i warunków ekonomicznych panujących na danej drodze wodnej. Do czasu podjęcia decyzji przez Komisję Państwo Członkowskie, które wystąpiło o przedłużenie, może kontynuować swoją działalność, tak jak gdyby przedłużenie zostało udzielone.

4. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

5. Państwa Członkowskie, jeżeli jest to konieczne, pomagają sobie we wdrażaniu niniejszej dyrektywy.

6. Komisja monitoruje tworzenie RIS we Wspólnocie oraz składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie do dnia .20. października 2008 r.

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne objęte zakresem art. 2.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE DANYCH

Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) należy dostarczyć w szczególności następujących danych:

— drogi wodne z oznaczeniem ich długości w kilometrach,

— ograniczenia w odniesieniu do jednostek pływających lub zestawów pod względem długości, szerokości, zanurzenia i najwyższego punktu ich konstrukcji,

— godziny eksploatacji struktur ograniczających, w szczególności śluz i mostów,

— lokalizacja portów i miejsc przeładunkowych,

— dane informacyjne o (wodowskazach) istotnych dla żeglugi.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

ZASADY DOTYCZĄCE WYTYCZNYCH I SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH DLA RIS

1. **Wytyczne RIS**

Wytyczne RIS, o których mowa w art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

a) określenia wymagań technicznych dla planowania, wdrażania i wykorzystania usług i systemów pokrewnych;

b) struktury i organizacji RIS; oraz

c) zaleceń dla statków mających rozpocząć korzystanie z RIS w odniesieniu do poszczególnych usług oraz stopniowego rozwoju RIS.

2. **ECDIS śródlądowe**

Specyfikacje techniczne Systemu Obrazowania Map Elektronicznych i Informacji w Żegludze Śródlądowej (EDIS śródlądowe), które zostaną ustanowione zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

a) zgodności z ECDIS morskim, w celu ułatwienia ruchu statków śródlądowych w strefach ruchu mieszanego w ujściach rzek oraz w ruchu morsko-rzecznym,

b) określenia minimalnych wymagań sprzętu dla ECDIS śródlądowego, jak również minimalnej zawartości elektronicznych map nawigacyjnych potrzebnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności:

— dużej niezawodności i dostępności wyposażenia stosowanego w ECDIS śródlądowym,

— trwałości tego sprzętu pozwalającej na wytrzymanie trudnych warunków środowiskowych panujących przeważnie na pokładzie statku, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla jakości i niezawodności tego sprzętu,

— uwzględnienia w elektronicznej mapie nawigacyjnej wszelkiego rodzaju obiektów geograficznych (np. granic dróg wodnych, budowy linii brzegowej, znaków nawigacyjnych), potrzebnych do bezpiecznej żeglugi,

— monitorowania mapy elektronicznej za pomocą nałożonego obrazu radarowego podczas prowadzenia statku;

c) integracji informacji o głębokości drogi wodnej w elektronicznej mapie nawigacyjnej oraz jej obrazowania względem wstępnie zaprogramowanych lub rzeczywistych poziomów wody,

d) integracji w elektronicznej mapie nawigacyjnej informacji dodatkowych (np. pochodzących z innych źródeł niż od właściwych organów) i ich przedstawianie w ECDIS śródlądowym nie naruszając informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;

e) dostępności elektronicznych map nawigacyjnych dla użytkowników RIS;

f) dostępności danych do elektronicznych map nawigacyjnych dla wszystkich producentów aplikacji, tam, gdzie jest to właściwe, w zamian za uzasadnioną kosztami opłatę.

3. **Elektroniczne raportowanie statków**

Specyfikacje techniczne dla elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

a) ułatwienia wymiany danych elektronicznych pomiędzy właściwymi organami Państw Członkowskich, pomiędzy uczestnikami żeglugi śródlądowej i morskiej oraz w transporcie multimodalnym obejmującym żeglugę śródlądową;

▼B

b) korzystania ze znormalizowanej treści zawiadomienia do komunikacji między statkiem a organami, organami a statkiem oraz między organami w celu zapewnienia zgodności z zasadami obowiązującymi w żegludze morskiej;

c) wykorzystania uznanych międzynarodowo list kodów i klasyfikacji, w miarę możliwości uwzględniających potrzeby żeglugi śródlądowej;

d) wykorzystania niepowtarzalnych europejskich numerów identyfikacyjnych statków.

4. **Komunikaty dla kierowników statków**

Specyfikacje techniczne dotyczące komunikatów kierowanych do kierowników statków zgodnie z art. 5, a w szczególności informacje o drogach wodnych, o ruchu i związane z zarządzaniem oraz planowaniem podróży, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

a) znormalizowanej struktury danych, wykorzystującej uprzednio zdefiniowane moduły tekstowe i zakodowanej w stopniu umożliwiającym automatyczne tłumaczenie jej najważniejszych treści na inne języki oraz ułatwiającym integrację komunikatów z systemami planowania rejsów;

b) zgodności znormalizowanej struktury danych ze stosowaną w ECDIS śródlądowym w celu ułatwienia integracji komunikatów dla kapitanów w ECDIS śródlądowym.

5. **Systemy kontroli ruchu statków**

Specyfikacje techniczne dla systemów kontroli ruchu statków, zgodne z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

a) definicji wymagań dotyczących systemów i standardowych komunikatów oraz procedur, tak by było możliwe automatyczne ich dostarczanie;

b) rozróżnienia pomiędzy systemami dostosowanymi do wymagań taktycznych oraz strategicznymi informacjami o ruchu, mającego na celu dokładność w ustalaniu położenia i wymaganego tempa aktualizacji;

c) opisu stosownych systemów technicznych kontroli ruchu statków, takich jak AIS śródlądowy (Inland Automatic Identification System);

d) zgodności formatu danych z morskim systemem AIS.