2025/2482

12.12.2025 г.

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2025/2482 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 26 ноември 2025 година

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 комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) С Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]) 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 устойчивостта и привлекателността на сектора, като повишава ефикасността на транспортните операции по вътрешните водни пътища.

(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 оказа продължителен. Освен това в съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейският зелен пакт“, се призовава за по-нататъшно развитие на автоматизирана и свързана мултимодална мобилност. Във връзка с това RIS следва да бъдат адаптирани, за да се отговори на тези нови предизвикателства. Освен това в съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ се предлага преразглеждане на Директива 2005/44/ЕО като една от мерките за постигане на целта за насърчаване на създаването на наистина интелигентна транспортна система, ефективно разпределяне на капацитета и управление на трафика. В съобщението на Комисията от 24 юни 2021 г. се определя план за действие, озаглавен „NAIADES III: насърчаване на европейски вътрешен воден транспорт, който е подготвен за бъдещето“, в който се посочва, че за да се подкрепи целта вътрешните водни пътища до 2030 г. да станат част от гладко функциониращa 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 със съобщението на Комисията от 19 февруари 2020 г., озаглавено „Европейска стратегия за данните“. Тези промени и развития, както и опитът, натрупан при изпълнението на Директива 2005/44/ЕО, следва да бъдат взети предвид при адаптирането на RIS.

([1]) ОВ C, C/2024/4064, 12.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.

([2]) Позиция на Европейския парламент от 7 октомври 2025 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 27 октомври 2025 г.

([3]) 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).

(3) В интерес на приемането на съгласуван подход към оперативната съвместимост в сектора на обществените услуги, при прилагането на електронната платформа за единна точка за достъп за RIS (наричана по-нататък „европейска среда на RIS“) и други решения, които попадат в обхвата на Директива 2005/44/ЕО, следва да се спазват принципите, установени в Европейската рамка за оперативна съвместимост (ЕРОС), която е посочена в съобщението на Комисията от 23 март 2017 г., озаглавено „Европейска рамка за оперативна съвместимост — стратегия за прилагане“, съгласно член 6 от Регламент (ЕС) 2024/903 на Европейския парламент и на Съвета ([4]).

(4) В Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета ([5]) се определят изисквания за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), за да се постигне гладкото функциониране на вътрешния пазар, и се поставя цел да се 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 онези вътрешни водни пътища на държавите членки, които съставляват част от TEN-T и са пряко свързани с вътрешните водни пътища на друга държава членка, които също съставляват част от TEN-T и които следователно са от голямо значение за Съюза. Държавите членки следва да могат да продължат да разширяват на доброволна основа изискванията за RIS, така че да включат в техния обхват части от своята мрежа от вътрешни водни пътища, различни от тези, които съставляват част от TEN-T, за да се вземат предвид националните особености. В трансграничен контекст следва също да бъде възможно някоя от заинтересованите държави членки да предоставя RIS. Компетентните органи на държавите членки следва да си сътрудничат с оглед на предоставянето на RIS по трансграничните вътрешни водни пътища.

(6) С оглед на 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.

(7) Натрупаният при прилагането на Директива 2005/44/ЕО опит показа, че е важно да се укрепят техническите спецификации относно предоставянето на данни за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища, 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 бъде прехвърлена на трета страна.

(8) Наличието за потребителите на RIS на актуална и точна информация по време на плаване 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 полуавтоматизираното и напълно автоматизираното управление на инфраструктурните системи от шлюзове и подвижни мостове, както и с общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища.

([4]) Регламент (ЕС) 2024/903 на Европейския парламент и на Съвета от 13 март 2024 г. за определяне на мерки за високо ниво на оперативна съвместимост на публичния сектор в целия Съюз (Акт за оперативно съвместима Европа) (ОВ L, 2024/903, 22.3.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) За да може RIS да позволят взаимосвързаност с логистичната верига, е важно информацията да се споделя не само между ползвателите на транспорта по вътрешните водни пътища, например чрез общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища и интелигентните 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 (EMSWe), създадена с Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета ([6]), следва да предоставят възможност за хармонизирано докладване от корабите в целия Съюз в областта на морския транспорт. Обменът на информация за 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), въведена с Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета ([7]), 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 дават възможност за връзка с цифровите системи и платформи на другите видове транспорт и да им предоставят информация.

(10) 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, като по този начин оказва въздействие върху ефикасността на операциите на ТВВП. Информацията относно наличието на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата по вътрешните водни пътища 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 да бъдат създадени стандартизирани интерфейси и те да станат част от RIS и да бъдат разработени необходимите технически спецификации.

(11) Използването на европейската среда на RIS следва да рационализира предоставянето на RIS, да подобри ефикасността на операциите на ТВВП и да намали тежестта за доставчиците и потребителите на RIS. 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 компетентни органи са администратори по смисъла на определението в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета ([8]), за целите на управлението на европейската среда на RIS.

(12) 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 европейската среда на RIS. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([9]).

(13) Актовете за изпълнение съгласно настоящата директива следва да не се приемат от Комисията, когато посоченият в настоящата директива комитет не даде становище, например когато няма квалифицирано мнозинство в подкрепа на някое становище, независимо дали е положително или отрицателно, и когато проектът за акт за изпълнение не е представен на апелативния комитет или когато апелативният комитет даде отрицателно становище. В съответствие с принципа на лоялно сътрудничество държавите членки и Комисията следва да си сътрудничат за бързото установяване на необходимите оперативни характеристики, роли и процедури за европейската среда на RIS.

([6]) 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).

([7]) Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) 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).

([9]) 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).

(14) Сътрудничеството с трети държави, по-специално със съседни страни, е важно с оглед да се гарантира връзката и оперативната съвместимост между европейската среда на RIS и националните RIS на тези трети държави.

(15) Европейската среда на RIS следва да предвижда възможността потребителите на RIS да подават обратна информация относно прилагането на настоящата директива и да гарантира, че тази обратна информация се предава на съответната държава членка. Държавите членки следва да създадат опростена и достъпна процедура за обработване на такава обратна информация по прозрачен и безпристрастен начин. Органите на държавите членки следва да си сътрудничат при обработването на обратната информация, включваща трансгранични елементи, като например несъвместими стандарти при докладването на информация за корабите, тъй като 75 % от транспортните операции по вътрешните водни пътища включват международни плавания. Анализът на предмета на получената обратна информация, както и нейната честота, дават възможност да се определи степента на съответствие с настоящата директива, като по този начин се подпомага наблюдението на изпълнението чрез определяне на областите, в които изпълнението може да бъде подобрено. Поради това е важно тази информация да се събира и предоставя на Комисията ежегодно.

(16) Разработването на технически спецификации следва да се основава на набор от принципи, по-специално на принципите, включени в приложение II към настоящата директива, за да се гарантира правилното и хармонизирано изпълнение на Директива 2005/44/ЕО. Тези принципи следва да очертават основните елементи, които всеки компонент на RIS следва да включва.

(17) Изискванията и техническите спецификации за RIS следва да гарантират по-специално, че: данните за RIS, които представляват лични данни съгласно Регламент (ЕС) 2016/679, могат да бъдат обработвани единствено в съответствие с всеобхватна, основана на права система с контрол на достъпа, която предлага зададени функционални възможности; всички компетентни органи могат да имат незабавен достъп до тези данни съгласно техните съответни регулаторни правомощия; прилагат се подходящи технически и организационни мерки, за да се гарантира, че обработването на лични данни по електронен път може да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 и Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета ([10]), включително за защита срещу нарушения на сигурността на личните данни; обработването на чувствителна търговска информация може да се извършва по начин, който зачита поверителността на тази информация.

(18) 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 ефикасността 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, 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 на Европейския парламент и на Съвета ([11]), когато е приложимо.

(19) С цел да се гарантира, че на потребителите на RIS се предоставя необходимата информация относно корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища, и като се отчита научният и техническият прогрес, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) във връзка с изменението на минималните изисквания относно данните, посочени в приложение I към Директива 2005/44/ЕО. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да извърши подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество ([12]). По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

([10]) 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: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защитата на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронните комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) 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 корабоплаването 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, и с цел да се защитят интересите на Съюза.

(21) Натрупаният опит при изпълнението на Директива 2005/44/ЕО показва, че дългият срок за въвеждане и актуализиране на техническите спецификации, заложен в нея, е повлиял на резултатите, постигнати от сектора. Поради това е важно да се промени процесът, по който се въвеждат технически спецификации.

(22) С Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета ([13]) беше въведен процес въз основа на техническите спецификации, разработени от CESNI. Като действа под егидата на Централната комисия за корабоплаване по Рейн (ЦККР) и бидейки отворен за експерти от всички държави членки, CESNI 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 своевременен начин. Като се вземат предвид експертните познания на CESNI и опитът, придобит при изпълнението на Директива (ЕС) 2016/1629, подобен подход следва да бъде приложен и за Директива 2005/44/ЕО.

(23) С цел да се осигури високо равнище на безопасност и ефикасност на корабоплаването по вътрешните водни пътища, да се гарантира предоставянето на RIS и да се вземе предвид научният и техническият прогрес и другите развития в сектора, препратката към приложимите технически спецификации за RIS, а именно европейския стандарт за речни информационни услуги (ES-RIS), следва да бъде неразделна част от Директива 2005/44/ЕО.

(24) Премахва се 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. Вместо него Комитетът за транспорта по вътрешните водни пътища, който притежава експертен опит относно стандартите и техническите спецификации в сектора на вътрешните водни пътища, следва да подпомага Комисията по отношение на RIS като комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. Освен това с настоящата директива се въвеждат изменения в членове 5 и 12 от Директива 2005/44/ЕО, свързани с процедурата на комитет. Поради това член 11 от Директива 2005/44/ЕО следва да бъде изменен, за да се отразят тези промени.

(25) За целите на по-доброто регулиране и опростяването в Директива 2005/44/ЕО следва да има препратка към международни стандарти, без те да се дублират в правната рамка на Съюза.

(26) RIS бяха установени в Съюза през 2005 г. и оттогава 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 вътрешни водни пътища, като така се създава надеждна транспортна мрежа. Поради това член 12, параграф 3 от Директива 2005/44/ЕО следва да бъде заличен.

(27) В съответствие с принципа на пропорционалност, за постигането на основната цел за създаване на рамка за предоставяне на RIS в Съюза е необходимо и целесъобразно да бъдат определени правила относно тяхното създаване, функциониране и технически спецификации. В съответствие с член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на преследваните цели.

([13]) 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).

(28) С Европейския надзорен орган по защита на данните беше проведена консултация в съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 и той даде становище на 20 март 2024 г.

(29) Поради това Директива 2005/44/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

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 улесни свързаността с услугите за управление на трафика на другите видове транспорт чрез използването на стандартизирани интерфейси.“

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 съставляват част от трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени и изброени в приложения I и II към Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета (*) и които са пряко свързани с вътрешните водни пътища и пристанищата по вътрешните водни пътища на друга държава членка, които съставляват част от трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени и изброени в същите приложения.

(*) Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).“

3) В член 3 се добавят следните букви:

„и) „трансевропейска транспортна мрежа“ или „TEN-T“ означава вътрешните водни пътища, както са определени в приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1679;

й) „Европейска система за управление на референтни данни“ или „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, управлявана под ръководството на Комисията; в нея не се включват мрежовите данни, предоставяни от държавата членка в съответствие с приложения I и III;

к) „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;

л) „интелигентна инфраструктурна система за вътрешните водни пътища“ означава електронна платформа, която поддържаща полуавтоматизирано и напълно автоматизирано управление на инфраструктурата за транспорта по вътрешните водни пътища в шлюзовете и подвижните мостове от TEN-T и която се експлоатира от публичните органи за управление на вътрешните водни пътища;

м) „европейска среда на RIS“ означава електронна платформа с единна точка за достъп въз основа на информация от националните RIS, която предоставя технически и оперативни услуги за потребителите на RIS и съдържа връзки към електронното докладване в съответствие с принципа на еднократност;

н) „пристанище по вътрешните водни пътища“ означава пристанище по вътрешните водни пътища от основната мрежа на TEN-T или широкообхватната мрежа на TEN-T, както е записано и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) 2024/1679.“

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, да може да се разширява и да бъде оперативно съвместимо, така че те 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 всички подходящи данни за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища се предоставят на потребителите на RIS; тези мрежови данни, както са посочени в приложение I, се поддържат 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), за потребителите на RIS са на разположение електронни навигационни карти, подходящи за целите на корабоплаването;

в) доколкото по националните или международните правила от корабите се изисква да докладват, осигуряват възможност компетентните органи да получават електронни доклади от корабите с всички изисквани от тях данни; при трансграничния транспорт тези данни се предоставят изцяло на разположение на компетентните органи на съседната държава членка преди пристигането на плавателните съдове на границата;

г) гарантират, че известията до корабните водачи, които включват информация за водното ниво или максимално допустимото газене, както и за ледовитите условия по техните вътрешни водни пътища, се предават като стандартизирани кодирани съобщения с възможност за изтегляне; стандартизираното съобщение съдържа най-малко информацията, необходима за безопасно корабоплаване, а съобщенията до корабните водачи се актуализират и се предоставят най-малко в достъпен общ електронен формат в съответствие с приложение III;

д) гарантират, че мрежовите данни в европейската платформа на RIS се поддържат актуални чрез незабавното предоставяне на всички необходими мрежови данни в съответствие с приложения I и III;

е) гарантират, че когато е налична, поне свързаната с трафика информация се предоставя чрез интерфейсите съгласно техническите спецификации, установени в съответствие с точка 7 от приложение II, когато е приложимо, на разположение на електронните среди за обмен на информация, създадени от правото на Съюза и използвани при другите видове транспорт;

ж) гарантират, че стандартизираните интерфейси в съответствие с приложения II и III към настоящата директива се предоставят на общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища, включително, когато е налична, с актуална информация за наличието на корабни стоянки и 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 Съвета (*);

з) гарантират, че стандартизираните интерфейси в съответствие с приложения II и III се предоставят на другите интелигентни инфраструктурни системи за вътрешните водни пътища за целите на управлението на трафика по вътрешните водни пътища.

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, предоставяща услуги, свързани с фарватера, инфраструктурата, трафика и превозите, и предоставят 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 експлоатацията на европейската среда на RIS. Европейската среда на RIS дава възможност за входящи данни от трети държави, чиито водни пътища са свързани с европейската мрежа на вътрешните водни пътища и които желаят да си сътрудничат и да предоставят своите мрежови данни, при условие че данните са с идентично качество и форматът е същият като на данните на държавите членки и имат същото ниво на киберсигурност и защита на данните.

6. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят оперативните характеристики, роли и процедури за европейската среда на RIS и с които се идентифицира нейният оператор въз основа на принципите за техническите спецификации за RIS, посочени в точка 6 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. Държавите членки, ако е уместно в сътрудничество със Съюза, насърчават капитаните на кораби, операторите, търговските представители или собствениците на кораби, плаващи по техните вътрешни водни пътища, както и превозвачите или собствениците на товари, превозвани на борда на тези кораби, да се възползват в пълна степен от услугите, предоставяни съгласно настоящата директива.

9. Комисията взема подходящи мерки за проверка на оперативната съвместимост, надеждността, достъпността и безопасността на RIS.

(*) 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).“

5) Член 5 се заменя със следното:

„*Член 5*

Технически спецификации

1. За да се подкрепят RIS и да се осигури оперативната съвместимост на услугите в съответствие с член 4, параграф 2, се прилагат техническите спецификации, посочени в приложение III в съответствие с принципите, определени в приложение II, и които обхващат по-специално следните области:

а) система за изобразяване на електронни карти и за 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) експлоатация на европейската 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 между европейската среда на RIS и общностните пристанищни системи на пристанищата по вътрешните водни пътища и между европейската среда на RIS и интелигентните инфраструктурни системи за вътрешните водни пътища;

й) данни за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища.“

6) Член 6 се заменя със следното:

„*Член 6*

Спътниково позициониране

За целите на RIS, за които се изисква точно позициониране, се препоръчва използването на системи за спътниково 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), посочени в Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета (*). За целите на приложенията и услугите, разчитащи на данни от наблюдението на Земята, се препоръчва използването на данни, информация и услуги по линия на „Коперник“.

(*) Регламент (ЕС) 2021/696 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на космическа програма на Съюза и Агенция на Европейския съюз за космическата програма и за отмяна на регламенти (ЕС) № 912/2010, (ЕС) № 1285/2013 и (ЕС) № 377/2014 и на Решение № 541/2014/ЕС (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).“

7) Член 8 се заменя със следното:

„*Член 8*

Компетентни органи

Държавите членки определят компетентни органи, които отговарят за прилагането на RIS, за международния обмен на данни, за експлоатацията на европейската среда на RIS и за обработването на обратната информация от потребителите на RIS. Те уведомяват Комисията за тези определени органи до 17 януари 2029 година.“

8) Вмъква се следният член:

„*Член 8а*

Механизъм за обратна информация

1. Всяка държава членка гарантира, като се опира, когато е възможно, на съществуващи структури, наличието на ефективна, проста и достъпна процедура за обработването на обратната информация от потребителите на RIS, произтичаща от прилагането на настоящата директива.

2. Обработването на обратната информация от потребителите на RIS се извършва по начин, при който се избягват конфликти на интереси. Обработването на обратната информация е безпристрастно и прозрачно и надлежно зачита правото на свобода на стопанска инициатива.

3. Обратната информация от потребителите на RIS се подава чрез европейската среда на RIS и се предава на съответните държави членки. Държавите членки гарантират, че потребителите на RIS и другите съответни заинтересовани страни са информирани къде и как да предават обратната информация.

4. Държавите членки гарантират, че обратната информация от потребителите на RIS се разглежда своевременно и по подходящ начин и информацията относно последващите действия се предоставя чрез европейската среда за RIS.

5. Европейската среда на RIS ежегодно информира Комисията за количеството получена обратна информация и за начина, по който тя е била обработена.“

9) Член 9 се заменя със следното:

„*Член 9*

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

1. Държавите членки предприемат необходимите технически и организационни мерки в съответствие с приложимото право на Съюза и националното право, за да защитят информацията и записите в RIS от нежелани събития или злоупотреби, включително неправомерен достъп, промяна или загуба, и да гарантират поверителността на търговската и друга чувствителна информация, обменяна по силата на настоящата директива.

2. Данните, които представляват лични данни по смисъла на 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.

(*) 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).“

10) Член 10 се заменя със следното:

„*Член 10*

Делегирани правомощия

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а за изменение на приложение I чрез актуализиране и преразглеждане на минималните изисквания относно данните, като взема предвид опита, натрупан при прилагането на настоящата директива, и техническия напредък в разработването на технологии и приложения за RIS.

2. При отсъствието на подходящи и актуални технически спецификации или когато техническите спецификации, разработени от Европейския комитет за изготвяне на стандарти за корабоплаването по вътрешните водни пътища (CESNI), не отговарят на някое от 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.“

11) Член 10а се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 януари 2026 година. 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 възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“;

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

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 Съвета (*).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

(*) 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 3 януари 2034 година. Докладът включва анализ на въздействието на настоящата директива върху равнището на интеграция на транспорта по вътрешните водни пътища в цялостната логистична верига и разглежда потенциала за нови цифрови инструменти за повишаване на ефикасността в цялата мрежа на вътрешните водни пътища TEN-T.“

15) Приложение I към Директива 2005/44/ЕО се заменя с текста, поместен в приложение I към настоящата директива.

16) Приложение II към Директива 2005/44/ЕО се заменя с текста, поместен в приложение II към настоящата директива.

17) Текстът, включен в приложение III към настоящата директива, се добавя като приложение III към Директива 2005/44/ЕО.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки, които имат вътрешни водни пътища и пристанища по вътрешните водни пътища, попадащи в обхвата на настоящата директива, въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от 2 януари 2029 година. 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. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

3. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които 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 Страсбург на 26 ноември 2025 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	M. BJERRE

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ДАННИТЕ

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

а) ос на фарватера с индикация на километрите;

б) ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, широчина, водоизместимост и максимална височина;

в) работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете;

г) прогнозирано време за изчакване на мостовете, шлюзовете и пристанищата по вътрешните водни пътища, в реално време, когато това е осъществимо;

д) разположение на пристанищата и местата за претоварване;

е) справочни данни за нивото на водите, свързани с корабоплаването;

ж) местоположение, и когато има такава – настояща наличност на инфраструктура за алтернативни горива, включително брегово електрозахранване.

Предоставяната информация се поддържа актуална и отразява състоянието в реално време, когато е това е осъществимо.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРИНЦИПИ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА RIS

1. Общи принципи

Техническите спецификации за RIS отговарят на 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. Система за изобразяване на електронни карти и за информация за плаването по вътрешните водни пътища (ECDIS за вътрешните водни пътища)

Техническите спецификации, които трябва да бъдат установени в съответствие с член 5 за системата за изобразяване на електронни карти и за информация за корабоплаването по вътрешните водни пътища (ECDIS за вътрешните водни пътища), отговарят на следните принципи:

а) съвместимост с морската системата за изобразяване на електронни карти и за информация (морската ECDIS), за да се улесни движението на кораби по 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:

i) високо ниво на надеждност и наличие на използваното оборудване за ECDIS за вътрешните водни пътища;

ii) 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;

iii) включване в електронните навигационни карти на всички видове географски обекти, например границите на фарватера, конструкциите по бреговата линия, навигационните фарове и знаци, които са необходими за безопасното корабоплаване;

iv) 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 тази информация по отношение на зададеното или действителното водно ниво;

г) включване в електронните навигационни карти и изобразяване в ECDIS за вътрешните водни пътища на допълнителна информация, например от страни, различни от компетентните органи, и изобразяване на такава информация, 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 в ECDIS за вътрешните водни пътища на актуална информация за времето за изчакване на шлюзовете, мостовете и пристанищата по вътрешните водни пътища и изобразяване на такава информация, 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, отговарят на 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 за известията до корабните водачи в съответствие с член 5, по-специално свързани с информацията за фарватера, информацията за трафика и за управлението на трафика, както и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища, отговарят на следните принципи:

а) стандартизирана структура на данните, използваща предварително определени текстови модули и програмирана в максимална степен, така че 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 по вътрешните водни пътища, 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 отговарят на 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 AIS.

6. Оперативни принципи на европейската среда на RIS

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

а) тя действа като единно цифрово гише за корабоплаването по вътрешните водни пътища;

б) служи като хармонизирана единна точка за достъп до актуална информация относно условията във фарватера за безопасно и устойчиво корабоплаване, планиране и пристанищни операции по TEN-T, ако е възможно в реално време;

в) създава условия за мултимодални транспортни вериги, като същевременно осигурява адекватно равнище на защита на данните;

г) осигурява 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) разполага с лесен за ползване интерфейс с използваеми, полезни и практични функционални възможности, например способност за създаване и съхранение на профили;

е) представлява хармонизирана, единна точка за докладване в съответствие с принципа на еднократност, също така и за международните пътувания;

ж) има 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 ефикасно използване на капацитета на мрежата;

з) събира и докладва анонимизирани и агрегирани данни за използването, които могат да бъдат използвани 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) гарантира киберсигурността.

7. Наличие на данни за други цифрови системи или платформи

Техническите спецификации за обмена на данни с други цифрови системи или платформи в съответствие с член 5 отговарят на 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 другите цифрови системи или платформи, както и на 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. Данни за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища

Техническите спецификации за данните за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища в съответствие с член 5 отговарят на 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:

i) прогнозирано време за изчакване на шлюзовете, (подвижните) мостове(те), пристанищата по вътрешните водни пътища;

ii) данни за европейската мрежа от водни пътища, необходими за корабоплаването и планирането на плаванията по вътрешните водни пътища и покриващи най-малко минималните изисквания за данните, посочени в приложение I;

iii) водното ниво, най-малката измерена дълбочина, вертикалния просвет, състоянието на баража, ако блокира корабоплаването, режима, прогнозното водно ниво, прогнозната най-малка измерена дълбочина;

iv) състоянието на заледяване и свързаните с него навигационни предупреждения или други предупреждения за екстремни метеорологични условия;

v) работно време на шлюзовете, (подвижните) мостове(те), пристанищата по вътрешните водни пътища.

в) предоставяне на информация чрез ECDIS за вътрешните водни пътища, известия до корабните водачи и до европейската среда на RIS, според случая.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА RIS

Техническите спецификации, приложими за RIS, са тези, които са посочени в последното издание на европейския стандарт за речни информационни услуги (ES-RIS), прието от CESNI.“