

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2005/44/ЄС**

**від 7 вересня 2005 року**

**про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах  
Співтовариства**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 71,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

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

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, викладеною у статті 251 Договору <sup>(2)</sup>,

Оскільки:

- (1) Використання інформаційних та комунікаційних технологій на внутрішніх водних шляхах значно сприяє підвищенню рівня безпеки та ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами.
- (2) У деяких державах-членах використання застосунків інформаційних служб на різних водних шляхах вже запроваджено на національному рівні. З метою забезпечення гармонізованих, операційно сумісних та відкритих навігаційних засобів та інформаційних служб у мережі внутрішніх водних шляхів Співтовариства необхідно передбачити спільні вимоги та технічні специфікації.
- (3) Для потреб безпеки та в інтересах загальноєвропейської гармонізації, зміст таких спільних вимог та технічних специфікацій необхідно розбудовувати на основі роботи, яку проводять у цій галузі відповідні міжнародні організації такі, як Міжнародна асоціація судноплавства (PIANC), Центральна комісія судноплавства Рейном (CCNR) та Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН).
- (4) Річкові інформаційні служби (РІС) повинні бути побудовані на операційно сумісних системах, розроблених на основі відкритих та публічних стандартів, однаково доступних для всіх постачальників послуг системи та її користувачів.
- (5) Ці вимоги і технічні специфікації є обов'язковими для застосування на національних судноплавних внутрішніх водних шляхах, не сполучених із судноплавною мережею іншої держави-члена. Проте необхідність впровадження РІС, як визначено цією Директивою, на таких внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення операційної сумісності наявних систем з такими службами має рекомендаційний характер.
- (6) Розбудову РІС необхідно здійснювати відповідно до принципів безпеки, ефективності та екологічності річкового судноплавства, реалізація яких досягається шляхом управління рухом та транспортом, захисту довкілля і інфраструктури, а також виконання певних норм.
- (7) Вимоги стосовно РІС поширюються щонайменше на інформаційні послуги, які надають держави-члени.
- (8) Упровадження технічних специфікацій повинне включати такі системи, як електронні навігаційні карти, електронні судові повідомлення, у тому числі Європейську систему номерів суден, повідомлення капітанам суден та виявлення та відстеження суден. Комітет повинен забезпечити технічну сумісність обладнання, необхідного для використання РІС.
- (9) Відповідальність за заохочення користувачів дотримуватися процедур та вимог щодо обладнання

<sup>(1)</sup> ОВ С 157, 28.06.2005, с. 56.

<sup>(2)</sup> Висновок Європейського Парламенту від 23 лютого 2005 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Рішення Ради від 27 червня 2005 року.

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2005/44/ЄС****від 7 вересня 2005 року****про гармонізовані річкові інформаційні служби (РІС) на внутрішніх водних шляхах  
Співтовариства**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 71,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

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

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, викладеною у статті 251 Договору <sup>(2)</sup>,

Оскільки:

- (1) Використання інформаційних та комунікаційних технологій на внутрішніх водних шляхах значно сприяє підвищенню рівня безпеки та ефективності перевезень внутрішніми водними шляхами.
- (2) У деяких державах-членах використання застосунків інформаційних служб на різних водних шляхах вже запроваджено на національному рівні. З метою забезпечення гармонізованих, операційно сумісних та відкритих навігаційних засобів та інформаційних служб у мережі внутрішніх водних шляхів Співтовариства необхідно передбачити спільні вимоги та технічні специфікації.
- (3) Для потреб безпеки та в інтересах загальноєвропейської гармонізації, зміст таких спільних вимог та технічних специфікацій необхідно розбудовувати на основі роботи, яку проводять у цій галузі відповідні міжнародні організації такі, як Міжнародна асоціація судноплавства (PIANC), Центральна комісія судноплавства Рейном (CCNR) та Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН).
- (4) Річкові інформаційні служби (РІС) повинні бути побудовані на операційно сумісних системах, розроблених на основі відкритих та публічних стандартів, однаково доступних для всіх постачальників послуг системи та її користувачів.
- (5) Ці вимоги і технічні специфікації є обов'язковими для застосування на національних судноплавних внутрішніх водних шляхах, не сполучених із судноплавною мережею іншої держави-члена. Проте необхідність впровадження РІС, як визначено цією Директивою, на таких внутрішніх водних шляхах, а також забезпечення операційної сумісності наявних систем з такими службами має рекомендаційний характер.
- (6) Розбудову РІС необхідно здійснювати відповідно до принципів безпеки, ефективності та екологічності річкового судноплавства, реалізація яких досягається шляхом управління рухом та транспортом, захисту довкілля і інфраструктури, а також виконання певних норм.
- (7) Вимоги стосовно РІС поширюються щонайменше на інформаційні послуги, які надають держави-члени.
- (8) Упровадження технічних специфікацій повинне включати такі системи, як електронні навігаційні карти, електронні судові повідомлення, у тому числі Європейську систему номерів суден, повідомлення капітанам суден та виявлення та відстеження суден. Комітет повинен забезпечити технічну сумісність обладнання, необхідного для використання РІС.
- (9) Відповідальність за заохочення користувачів дотримуватися процедур та вимог щодо обладнання необхідно покласти на держави-члени, у співпраці зі Співтовариством, з урахуванням малих і середніх компаній сектору річкового судноплавства.
- (10) Запровадження РІС тягне за собою опрацювання особистих даних. Його необхідно здійснювати

<sup>(1)</sup> ОВ С 157, 28.06.2005, с. 56.

<sup>(2)</sup> Висновок Європейського Парламенту від 23 лютого 2005 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Рішення Ради від 27 червня 2005 року.

згідно з нормами Співтовариства, встановленими, зокрема, Директивою Європейського Парламенту і Ради 95/46/ЄС від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб під час оброблення персональних даних та вільний рух таких даних <sup>(3)</sup> та Директивою Європейського Парламенту і Ради 2002/58/ЄС від 12 липня 2002 року про оброблення особистих даних та захист таємниці у галузі електронних комунікацій <sup>(4)</sup>. Впровадження РІС не повинне призводити до неконтрольованого оброблення конфіденційної інформації економічного характеру щодо операторів ринку.

(11) У разі необхідності точного позиціонування, для цілей РІС, рекомендовано використовувати супутникове позиціонування. Ці технології повинні, за можливості, бути операційно сумісними з іншими відповідними системами та інтегрованими з ними згідно із рішеннями, застосовними у цій галузі.

(12) Оскільки держави-члени не можуть достатньо досягти цілей цієї Директиви, а саме – створити гармонізовані РІС у Співтоваристві, а, отже, їх краще досягти на рівні Співтовариства з огляду на його всеєвропейський масштаб, Співтовариство може ухвалювати інструменти згідно з принципом субсидіарності, як визначено в статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, як визначено в зазначеній статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення такої мети.

(13) Інструменти, необхідні для імплементації цієї Директиви, необхідно ухвалювати згідно з Рішенням Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про процедури реалізації імплементаційних повноважень, наданих Комісії <sup>(5)</sup>.

(14) Згідно з параграфом 34 Міжінституційної угоди про краще законотворення <sup>(6)</sup> держав-членів заохочують розробляти, як для себе, так і в інтересах Співтовариства, свої власні таблиці, які будуть, наскільки це можливо, відображати кореляцію між цією Директивою і інструментами транспозиції, а також оприлюднювати їх,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

## *Стаття 1*

### **Предмет**

1. Ця Директива встановлює рамки для запровадження та використання гармонізованих річкових інформаційних служб (РІС) у Співтоваристві з метою підтримки транспорту внутрішніх водних шляхів з метою посилення безпеки, ефективності та екологічності, а також полегшення взаємодії з іншими видами транспорту.

2. Ця Директива забезпечує рамки для встановлення та подальшого розроблення технічних вимог, специфікацій та умов для забезпечення гармонізованих, операційно сумісних та відкритих РІС на внутрішніх водних шляхах Співтовариства. Таке встановлення та подальше розроблення технічних вимог, специфікацій та умов здійснює Комісія за сприяння Комітету, відповідно до статті 11. У цьому контексті, Комісія бере до уваги інструменти, розроблені відповідними міжнародними організаціями такими, як PIANC, CCNR та ЄЕК ООН. Необхідно забезпечити безперервність з іншими видами служб управління рухом, зокрема, морськими службами інформації та управління рухом суден.

## *Стаття 2*

### **Сфера застосування**

1. Цю Директиву застосовують для впровадження та функціонування РІС на всіх внутрішніх водних шляхах держав-членів класу IV і вище, які мають сполучення водного шляху класу IV або вище з водним шляхом класу IV або вище іншої держави-члена, у тому числі портах на таких водних шляхах, як зазначено в Рішенні Європейського Парламенту і Ради № 1346/2001/ЄС від 22 травня 2001 року, яким внесено зміни і доповнення до Рішення № 1692/96/ЄС щодо морських портів, внутрішніх портів та інтермодальних терміналів, а також проекту № 8 у додатку III <sup>(7)</sup>. Для цілей цієї Директиви застосовується Класифікація внутрішніх водних шляхів Європи, визначена в Резолюції № 30 ЄЕК ООН від 12 листопада 1992 року.

2. Держави-члени мають право застосовувати цю Директиву до внутрішніх водних шляхів та

<sup>(3)</sup> ОВ L 281, 23.11.1995, с. 31. Директива зі змінами і доповненнями, внесеними Регламентом (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, с. 1).

<sup>(4)</sup> ОВ L 201, 31.07.2002, с. 37.

<sup>(5)</sup> ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23.

<sup>(6)</sup> ОВ C 321, 31.12.2003, с. 1.

<sup>(7)</sup> ОВ L 185, 06.07.2001, с. 1.

річкових портів, які не зазначені у параграфі 1.

### *Стаття 3*

#### **Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

- (a) «річкові інформаційні служби (РІС)» означає гармонізовані інформаційні служби підтримки управління рухом і транспортом у річковому суднопластві, у тому числі, коли це технічно доцільно, взаємодії з іншими видами транспорту. РІС не стосуються внутрішньої торговельної діяльності між однією або декількома залученими компаніями, але є відкритими для сполучення з торговельною діяльністю. РІС включають такі послуги, як надання інформації про фарватер, інформації про рух, управління рухом, допомога в запобіганні аварійним ситуаціям, інформації для управління транспортом, щодо служб статистики та митних служб, а також податків і зборів за використання інфраструктури водних шляхів та портових зборів;
- (b) «інформація про фарватер» означає географічну, гідрологічну та адміністративну інформацію щодо водного шляху (фарватеру). Інформація про фарватер є односторонньою інформацією: берег - судно або берег - офіс;
- (c) «тактична інформація про рух» означає інформацію що стосується оперативних рішень щодо суднопластва у конкретній ситуації руху та найближчому географічному просторі;
- (d) «стратегічна інформація про рух» означає інформацію, що стосується середньо- та довгострокових рішень користувачів РІС;
- (e) «застосування РІС» означає надання річкових інформаційних послуг за допомогою спеціальних систем;
- (f) «центр РІС» означає місце, де оператори здійснюють управління службами;
- (g) «користувачі РІС» означає всі різні групи користувачів, у тому числі судноводіїв, операторів РІС, операторів шлюзів та/або мостів, установи водних шляхів, операторів портів та терміналів, операторів аварійно-рятувальних центрів служб надзвичайних ситуацій, менеджерів флоту, вантажовідправників та фрахтових брокерів;
- (h) «операційна сумісність» означає, що служби, вміст даних, формати та періодичність обміну даними гармонізовані в такий спосіб, щоб користувачі РІС мали доступ до тих самих служб та інформації на європейському рівні.

### *Стаття 4*

#### **Запровадження РІС**

1. Держави-члени вживають необхідних заходів для запровадження РІС на внутрішніх водних шляхах, відповідно до сфери застосування статті 2.
2. Держави-члени розбудовують систему РІС таким чином, щоб її застосування було ефективним, розширюваним та операційно сумісним для взаємодії з іншими застосунками РІС та, за можливості, з системами для інших видів транспорту. Вона також передбачає можливість взаємодії з системами управління транспортом та комерційною діяльністю.
3. З метою запровадження РІС, держави-члени:
  - (a) надають користувачам РІС всі значимі дані щодо навігації та планування рейсів на внутрішніх водних шляхах. Ці дані надають щонайменше в доступному електронному форматі;
  - (b) забезпечують, щоб для всіх їхніх внутрішніх водних шляхів класу Va та вище згідно з Класифікацією внутрішніх водних шляхів Європи, додатково до даних, зазначених у пункті (a), для користувачів РІС були доступними електронні навігаційні карти, придатні для цілей суднопластва;
  - (c) надають компетентним органам змогу отримувати електронні судові повідомлення щодо необхідних даних від суден, оскільки надання судових повідомлень є обов'язковим відповідно до вимог національних або міжнародних норм. У транскордонному транспорті таку інформацію передають компетентним органам сусідньої держави, та будь-яка така передача повинна бути завершена до прибуття суден на кордон;
  - (d) забезпечують надання сповіщень капітанам, у тому числі повідомлення про рівень води (або максимально допустиму осадку) та льодові умови на їхніх внутрішніх водних шляхах у формі

стандартизованих, зашифрованих та завантажуваних повідомлень. Стандартизоване повідомлення повинне містити щонайменше інформацію, необхідну для безпечного судноплавства. Повідомлення капітанам надають щонайменше в доступному електронному форматі.

Зобов'язання, зазначені в цьому параграфі, виконують згідно з технічними вимогами, визначеними в додатках I та II.

4. Компетентні органи держав-членів відкривають центри РІС відповідно до регіональних потреб.
5. Для використання автоматичних ідентифікаційних систем (АІС), застосовують регіональну угоду про радіотелефонну службу на внутрішніх водних шляхах, укладену в Базелі 6 квітня 2000 року в рамках регламентів радіо зв'язку Міжнародного союзу електрозв'язку (ІТУ).
6. Держави-члени, якщо доцільно в рамках співпраці зі Співтовариством, повинні сприяти тому, щоб судноводії, оператори, агенти або власники суден, які плавають їхніми внутрішніми водними шляхами, та перевізники або власники товарів, які перевозять на борту такі судна, повною мірою користувалися службами, доступними згідно з цією Директивою.
7. Комісія повинна вжити належних заходів для перевірки операційної сумісності, надійності та безпеки РІС.

#### *Стаття 5*

##### **Технічні настанови та вимоги**

1. З метою підтримки РІС та забезпечення операційної сумісності таких служб, відповідно до вимог статті 4(2), Комісія визначає згідно з параграфом 2 технічні настанови для планування, запровадження та експлуатації служб (настанови РІС), а також технічні вимоги, зокрема за такими напрямками:
  - (a) електронна картографічна навігаційно-інформаційна система для річкового судноплавства (внутрішня ЕКНІС);
  - (b) електронні судові повідомлення;
  - (c) повідомлення капітанам;
  - (d) системи виявлення та відстеження суден;
  - (e) сумісність обладнання, необхідного для використання РІС.

Ці настанови та вимоги повинні бути розроблені на основі технічних принципів, визначених у додатку II із врахуванням роботи, яку проводять в цій галузі відповідні міжнародні організації.

2. Комісія повинна складати технічні настанови та специфікації, зазначені у параграфі 1, і, за необхідності, вносити до них зміни згідно з процедурою, встановленою в статті 11(3). Це складання необхідно здійснити за таким графіком:
  - (a) настанови РІС до 20 червня 2006 року,
  - (b) технічні вимоги стосовно річкової ЕКНІС, електронні судові повідомлення та повідомлення капітанам до 20 жовтня 2006 року,
  - (c) технічні вимоги щодо системи виявлення та відстеження суден до 20 грудня 2006 року.
3. Настанови та вимоги щодо РІС публікують в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

#### *Стаття 6*

##### **Супутникове позиціонування**

У разі необхідності точного позиціонування, для цілей РІС, рекомендовано використовувати технології супутникового позиціонування.

#### *Стаття 7*

##### **Сертифікат відповідності обладнання РІС**

1. У необхідних випадках, в цілях безпеки судноплавства та за вимогами відповідних технічних специфікацій, термінальне та мережеве обладнання РІС та програмне забезпечення повинні мати сертифікат відповідності таким специфікаціям перед введенням в експлуатацію на внутрішніх водних шляхах.
2. Держави-члени повідомляють Комісії національні органи, відповідальні за сертифікат

відповідності. Комісія повідомляє таку інформацію іншим державам-членам.

3. Усі держави-члени визнають сертифікати відповідності, видані національними органами інших держав-членів, зазначених у параграфі 2.

#### *Стаття 8*

### **Компетентні органи**

Держави-члени призначають компетентні органи для застосування РІС та для міжнародного обміну даними. Необхідно повідомляти Комісії про такі органи.

#### *Стаття 9*

### **Норми щодо конфіденційності, безпеки та повторного використання інформації**

1. Держави-члени забезпечують, щоб опрацювання персональних даних, необхідних для функціонування РІС, проводили згідно з нормами Співтовариства, які захищають свободи та фундаментальні права фізичних осіб, у тому числі з Директивою 95/46/ЄС та 2002/58/ЄС.

2. Держави-члени повинні забезпечити та підтримувати заходи безпеки для захисту повідомлень РІС від небажаних явищ або зловживань, у тому числі неналежного доступу, зміни чи втрати.

3. Застосовною є Директива Європейського Парламенту і Ради 2003/98/ЄС від 17 листопада 2003 року про повторне використання інформації державного сектору <sup>(8)</sup>.

#### *Стаття 10*

### **Процедура внесення змін і доповнень**

У додатки I та II можуть бути внесені зміни та доповнення з огляду на досвід, отриманий від застосування цієї Директиви та адаптований до технічного прогресу згідно з процедурою, встановленою у статті 11(3).

#### *Стаття 11*

### **Процедура залучення комітету**

1. Комісії допомагає комітет, заснований статтею 7 Директиви Ради 91/672/ЄЕС від 16 грудня 1991 року про взаємне визнання національних посвідчень судноводіїв для перевезення товарів та пасажирів внутрішніми водними шляхами <sup>(9)</sup>.

2. У разі покликання на цей параграф необхідно застосовувати статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8.

3. У разі покликання на цей параграф необхідно застосовувати статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8.

4. Період, встановлений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС становить три місяці.

5. Комісія повинна консультувати представників сектору на постійній основі.

#### *Стаття 12*

### **Транспозиція**

1. Держави-члени, які мають внутрішні водні шляхи, на які поширюється сфера застосування статті 2, Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 20 жовтня 2007 року. Вони негайно інформують про це Комісію.

Якщо держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційного опублікування. Держави-члени визначають, як саме необхідно робити таке покликання.

2. Держави-члени вживають необхідних заходів для дотримання вимог, визначених у статті 4, не пізніше ніж через 30 місяців після набуття чинності відповідними технічними настановами та специфікаціями, зазначеними у статті 5. Технічні настанови та специфікації набувають чинності на

---

<sup>(8)</sup> ОВ L 345, 31.12.2003, с. 90.

<sup>(9)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991, с. 29. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1882/2003.

наступний день після їх опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

3. На запит держави-члена Комісія може подовжити згідно з процедурою, встановленою у статті 11(2), період, передбачений у параграфі 2, для виконання однієї або декількох вимог статті 4 щодо внутрішніх водних шляхів, на які поширюється сфера застосування статті 2, але, які мають низьку інтенсивність руху, або щодо внутрішніх водних шляхів, для яких вартість такого виконання буде непропорційною її вигодам. Цей період може бути подовжений простим рішенням Комісії; таке подовження може бути оновлене. В обґрунтуванні, що надають на запит держави-члена, необхідно зазначити інтенсивність руху та економічні умови на відповідному водному шляху. До моменту ухвалення рішення Комісією, держава-член, яка подавала запит на подовження періоду, може продовжувати свою діяльність так, ніби дозвіл на подовження був наданий.
4. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного законодавства, ухваленого у сфері регулювання цієї Директиви.
5. За необхідності, держави-члени надають взаємну допомогу щодо імплементації цієї Директиви.
6. Комісія контролює запровадження РІС у Співтоваристві та подає звіт Європейському Парламенту і Раді до 20 жовтня 2008 року.

### *Стаття 13*

#### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на 20-й день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

### *Стаття 14*

#### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам, які мають внутрішні водні шляхи, на які поширюється сфера застосування статті 2.

Вчинено у Страсбурзі, 7 вересня 2005 року.

*За Європейський Парламент*

*Президент*

J. BORRELL FONTELLES

*За Раду*

*Президент*

C. CLARKE

*ДОДАТОК І*

**МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ДАНИХ**

Як зазначено в статті 4(3)(а), зокрема, необхідно надати такі дані:

- вісь водного шляху із зазначенням кілометражу,
- обмеження для суден або составів суден щодо довжини, ширини, осадки та надводного габариту,
- термін експлуатації обмежувальних конструкцій, зокрема шлюзів та мостів,
- розташування портів та транзитних пунктів,
- референтні значення для датчиків рівня води, значимі для судноплавства.



## ДОДАТОК II

### ПРИНЦИПИ ДЛЯ НАСТАНОВ ТА ТЕХНІЧНИХ УМОВ РІС

#### 1. Настанови РІС

Настанови РІС, зазначені в статті 5, спираються на такі принципи:

- (a) зазначення технічних вимог для планування, запровадження та експлуатації служб та пов'язаних систем;
- (b) структура та організація РІС; та
- (c) рекомендації для суден для участі в РІС, для окремих служб та для поступового розвитку системи РІС.

#### 2. Річкова ЕКНІС

Технічні умови, які встановлюють згідно зі статтею 5 для електронної картографічної навігаційно-інформаційної системи (річкова ЕКНІС), повинні спиратися на такі принципи:

- (a) сумісність з морською ЕКНІС для полегшення руху суден внутрішнього плавання в зонах зі змішаним рухом гірлового та річково-морського судноплавства;
- (b) визначення мінімальних вимог для обладнання річкової ЕКНІС, а також мінімального вмісту електронних навігаційних карт в цілях забезпечення безпеки судноплавства, зокрема:
  - високий рівень надійності та доступності обладнання використовуваної річкової ЕКНІС,
  - витривалість обладнання річкової ЕКНІС для протидії умовам довкілля, які зазвичай переважають на борту судна, без погіршення якості або надійності,
  - включення до електронної навігаційної карти всіх видів географічних об'єктів (наприклад, меж фарватера, берегових конструкцій, навігаційних знаків), які необхідні для безпечного судноплавства,
  - перевірка електронної карти з накладеним радарним зображенням, що використовують для визначення курсу судна;
- (c) включення інформації про глибину на фарватері до електронної навігаційної карти та відображення у системі до допустимого чи фактичного рівня води;
- (d) включення додаткової інформації (наприклад інших сторін, окрім компетентних органів) до електронної навігаційної карти та відображення у річковій ЕКНІС без впливу на інформацію, яка є необхідною для безпечного судноплавства;
- (e) доступність електронних навігаційних карт користувачам РІС;
- (f) доступність даних для електронних навігаційних карт всім виробникам застосунків, за необхідності за економічно обґрунтовану ціну.

#### 3. Електронні судові повідомлення

Технічні специфікації для електронних судових повідомлень у річковому судноплавстві згідно зі статтею 5 повинні спиратися на такі принципи:

- (a) спрощення обміну електронними даними між компетентними органами держав-членів, між учасниками внутрішнього, а також морського судноплавства та мультимодальним транспортом, якщо має місце річкове судноплавство;
- (b) використання стандартизованих транспортних повідомлень для обміну повідомленнями в напрямках судно – орган, орган – судно та орган – орган з метою досягнення сумісності з морським судноплавством;
- (c) використання прийнятих на міжнародному рівні списків кодів та класифікацій, за можливості доповнених для додаткових потреб річкового судноплавства;
- (d) використання унікального європейського ідентифікаційного номера судна.

#### 4. Повідомлення капітанам

Технічні умови для повідомлень капітанам згідно зі статтею 5, зокрема щодо інформації про фарватер, інформації про рух та управління, а також планування рейсів, повинні спиратися на такі принципи:

- (a) стандартизована структура даних, що використовує задані текстові модулі та має високий ступінь

кодування для забезпечення автоматичного перекладу найважливішого змісту на інші мови та спрощення інтеграції повідомлень капітанам у системи планування рейсів;

(b) сумісність стандартизованої структури даних зі структурою даних річкову ЕКНІС для спрощення інтеграції повідомлень капітанам у річкову ЕКНІС.

#### **5. Системи виявлення та відстеження суден**

Технічні умови для систем виявлення та відстеження суден згідно зі статтею 5 повинні спиратися на такі принципи:

(a) визначення вимог щодо систем та стандартних повідомлень, а також процедур таким чином, щоб їх можна було надавати в автоматизований спосіб;

(b) диференціація між системами, що відповідають вимогам тактичної інформації про рух, та системами, що відповідають вимогам стратегічної інформації про рух, з дотриманням точності позиціонування та необхідною швидкістю оновлення обох систем;

(c) опис відповідних технічних систем для виявлення та відстеження суден, таких як річкова АІС (внутрішня автоматична ідентифікаційна система);

(d) сумісність форматів даних з морською системою АІС.