



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.1.2024
COM(2024) 33 final

ANNEX 2

BILAGA

till Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS)
på inre vattenvägar i gemenskapen**

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

BILAGA II

”BILAGA II

PRINCIPER FÖR TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR RIS

1. Allmänna principer

De tekniska specifikationerna för RIS ska överensstämma med följande allmänna principer:

- (a) Tekniska krav för planering, genomförande och drift av tjänsterna och därtill knutna system.
- (b) RIS-strukturen och RIS-organisationen.
- (c) Rekommendationer om att fartyg ska delta i RIS-systemet samt för enskilda tjänster och för en stegvis utveckling av RIS.

2. ECDIS för inre vattenvägar

De tekniska specifikationerna för elektroniska sjökort och informationssystem (ECDIS för inre vattenvägar) som ska fastställas i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- (a) Driftskompatibilitet med ECDIS för havssjöfart i syfte att underlätta trafiken på inre vattenvägar i blandade trafikzoner i flodmynningar och i havs-flodtrafik.
- (b) Fastställande av minimikrav för utrustning för ECDIS för inre vattenvägar samt minimiinhålllet i elektroniska sjökort i syfte att öka navigeringssäkerheten. I synnerhet ska följande krav uppnås:
 - (a) Den utrustning som används för ECDIS för inre vattenvägar ska ha en hög grad av tillförlitlighet och tillgänglighet.
 - (b) Utrustningen för ECDIS för inre vattenvägar ska vara så robust konstruerad att den klarar de förhållanden som är typiska ombord på ett fartyg utan att dess kvalitet och tillförlitlighet påverkas.
 - (c) Det elektroniska sjökortet ska omfatta alla typer av geografiska objekt (t.ex. farledens avgränsningar, kustanläggningar, fyrar) som är nödvändiga för säker navigering.
 - (d) Övervakning av det elektroniska sjökortet med överlappande radarbild när den används för att styra fartyget.
- (c) Uppdaterad information om vattendjupet på farleden ska integreras i det elektroniska sjökortet och dessutom ska aktuell och förväntad vattennivå visas.
- (d) I ECDIS för inre vattenvägar ska ytterligare information (t.ex. från andra aktörer än behöriga myndigheter) kunna integreras och visas på det elektroniska sjökortet utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.

- (e) Alla RIS-användare ska ha tillgång till elektroniska sjökort.
- (f) Alla tillverkare av tillämpningar ska ha tillgång till uppgifter för elektroniska sjökort, när så är lämpligt till en rimlig kostnad.
- (g) I ECDIS för inre vattenvägar ska uppdaterad information om väntetider i slussar och inlandshamnar integreras i det elektroniska sjökortet och visas i ECDIS för inre vattenvägar utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.

3. Elektronisk fartygsrapportering

De tekniska specifikationerna för elektronisk fartygsrapportering inom inlandssjöfart i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- (a) Främjande av elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och mellan parter som bedriver sjöfart på inre vattenvägar och till havs samt inom multimodala transporter som omfattar inlandssjöfart.
- (b) Användning av ett standardiserat system för transportmeddelanden från fartyg till myndigheter, myndigheter till fartyg och myndigheter till myndigheter i syfte att uppnå driftskompatibilitet med havssjöfart.
- (c) Användning av internationellt godkända kodlistor och klassificeringar, eventuellt kompletterade för att ta hänsyn till ytterligare behov inom inlandssjöfarten.
- (d) Användning av ett unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg.

4. Meddelanden till befälhavare

De tekniska specifikationerna för ”meddelanden till befälhavare” i enlighet med artikel 5, i synnerhet i fråga om farledsinformation, trafikinformation, trafikstyrning och ruttplanering, ska överensstämma med följande principer:

- (a) En standardiserad datastruktur som använder fördefinierade textmoduler som i stor omfattning är kodade i syfte att möjliggöra automatisk översättning av det viktigaste innehållet till andra språk och att underlätta en integrering av meddelanden till befälhavare i systemen för ruttplanering.
- (b) Den standardiserade datastrukturen ska vara driftskompatibel med datastrukturen för ECDIS för inre vattenvägar i syfte att underlätta att meddelanden till befälhavare integreras i ECDIS för inre vattenvägar.
- (c) En anpassning till de tekniska specifikationerna för sjöfart och ruttplanering för att säkerställa att den information som tillhandahålls är enhetlig.

5. Spårningssystem för fartyg

De tekniska specifikationerna för spårningssystem för fartyg i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- (a) Fastställande av systemkrav och krav på standardiserade meddelanden och förfaranden så att meddelandehantering kan ske automatiskt.
- (b) Åtskillnad mellan system som är anpassade till kraven på taktisk trafikinformation och system som är anpassade till kraven på strategisk trafikinformation, både i fråga om exaktheten hos systemet för positionsbestämning och kraven på uppdateringshastighet.
- (c) Beskrivning av de tekniska system som ska användas för fartygsspårning, exempelvis automatiska identifieringssystem (AIS) för inre vattenvägar.
- (d) Dataformatens driftskompatibilitet med AIS-system.

6. Drift av RIS-plattformen

De tekniska specifikationerna för RIS-plattformen i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- (a) Fungera som gemensam digital kontaktpunkt för inlandssjöfart.
- (b) Fungera som en harmoniserad gemensam åtkomstpunkt för uppdaterad information, om möjligt i realtid, om farledsförhållanden för säker och hållbar sjöfart, planering och hamnverksamhet längs TEN-T.
- (c) Främja multimodala transportkedjor och samtidigt tillhandahålla en lämplig nivå av dataskydd.
- (d) Säkerställa en hög nivå av exakthet för data, för ett sömlöst datautbyte mellan berörda RIS-användare längs TEN-T (inom och utanför unionen).
- (e) Säkerställa ett användarvänligt gränssnitt med funktionsdugliga, användbara, och praktiska funktioner såsom möjligheten att spara och lagra profiler.
- (f) Säkerställa en harmoniserad gemensam rapporteringspunkt enligt engångsprincipen, även för internationella resor.
- (g) Säkerställa sammankopplingar med andra system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att förvalta infrastruktur, mobilitet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet.
- (h) Samla in och rapportera anonymiserade och aggregerade användningsdata som kan användas för övervakningen av genomförandet av RIS, inbegripet åtminstone antalet RIS-användare, datatillgång på RIS-plattformen, sammankoppling och antal utbyten med andra system (t.ex. eFTI, EMSWe och system för hamnsamverkan).

7. Utbyte av data med andra digitala system eller plattformar

De tekniska specifikationerna för utbyte av data med andra digitala system eller plattformar, inbegripet EMSWe, eFTI, ERDMS, system för hamnsamverkan och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar, i enlighet med artikel 5, ska överensstämma med följande principer.

- (a) Bygga på de funktioner som tillhandahålls av RIS-plattformen.
- (b) Främja elektroniskt datautbyte mellan RIS-teknik och de databaser och system som används av andra transportsätt, genom lämpliga datalänkar och gränssnitt.
- (c) Fastställa systemkrav och förfaranden för automatiserat datautbyte.
- (d) Utbyte av information i realtid för i synnerhet tidskritiska data.
- (e) Säkerställa ett säkert informationsutbyte i enlighet med ett heltäckande rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem.
- (f) Förbereda en ram för systemutbyte som möjliggör framtida utveckling och kopplingar till ytterligare system vid behov, inbegripet utbyten med det framtida europeiska dataområdet för mobilitet och eventuella andra system som utformas för att främja innovation inom multimodala transporter.

8. Utbyte av data med andra digitala system eller plattformar

De tekniska specifikationerna för utbyte av data med andra digitala system eller plattformar, inbegripet EMSWe, eFTI, ERDMS, system för hamnsamverkan och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar), i enlighet med artikel 5, ska överensstämja med följande principer.

- (a) Bygga på de funktioner som tillhandahålls av RIS-plattformen.
- (b) Främja elektroniskt datautbyte mellan RIS-teknik och de databaser och system som används av andra transportsätt, genom lämpliga datalänkar och gränssnitt.
- (c) Fastställa systemkrav och förfaranden för automatiserat datautbyte.
- (d) Utbyte av information i realtid för i synnerhet tidskritiska data.
- (e) Säkerställa ett säkert informationsutbyte i enlighet med ett heltäckande rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem.
- (f) Förbereda en ram för systemutbyte som möjliggör framtida utveckling och kopplingar till ytterligare system vid behov, inbegripet utbyten med det framtida europeiska dataområdet för mobilitet och eventuella andra system som utformas för att främja innovation inom multimodala transporter.

9. Sjöfart och ruttplanering

De tekniska specifikationerna för sjöfart och ruttplanering i enlighet med artikel 5 ska överensstämja med följande principer:

- (a) De ska tillhandahålla uppdaterad information regelbundet och åtminstone när det sker betydande förändringar av farledssituationen som kan påverka sjöfarten.
- (b) De ska omfatta åtminstone följande information:
 - (a) Väntetid vid slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.
 - (b) Vattennivå, minsta lodade djup, vertikal fri höjd, fördämningsstatus, avbördning, vattenregim, förutsedd vattennivå, minsta lodade förutsedda djup eller förutsedd avbördning.

- (c) Issituation och därmed sammanhängande farbarhet.
 - (d) Öppettider för slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.
 - (e) Väderinformation.
- (c) De ska tillhandahållas via ECDIS för inre vattenvägar, meddelanden till befälhavare, såsom lämpligt.”