



Brüssel, den 10. September 2024
(OR. en)

13187/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0011(COD)

TRANS 388
MAR 145
CODEC 1781
IA 174

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: 10824/24

Nr. Komm.dok.: 6008/24 + ADD 1-ADD 3

Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über
harmonisierte Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den
Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft

Die Delegationen erhalten in der Anlage die *allgemeine Ausrichtung* des Rates zum oben genannten Vorschlag, die der Rat auf seiner 4033. Tagung am 18. Juni 2024 angenommen hat.

2024/0011(COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte
Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² wurden die Voraussetzungen für die Einführung und Nutzung harmonisierter Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (River Information Services, RIS) in der Union geschaffen. Die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen erhöht die Sicherheit und Effizienz der Binnenschiffahrt und letztlich – eben durch effizientere Beförderungsvorgänge auf den Binnenwasserstraßen – auch ihre Nachhaltigkeit.

¹ ABl. C ... vom ..., S.

² Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2005/44/EG kommt die Binnenschifffahrt nun in den Genuss der Bereitstellung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste. Der Grad an Harmonisierung ist jedoch von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, während sich die Einführung der erforderlichen Spezifikationen als langwierig erwiesen hat. Gleichzeitig wird im europäischen Grünen Deal³ die Weiterentwicklung der automatisierten und vernetzten multimodalen Mobilität gefordert, weshalb die Binnenschifffahrtsinformationsdienste angepasst werden sollten, um diese neuen Herausforderungen zu bewältigen. Darüber hinaus wird in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁴ unter anderem die Überarbeitung der Richtlinie 2005/44/EG vorgeschlagen, um das Ziel der Schaffung eines wirklich intelligenten Verkehrssystems mit einer effizienten Kapazitätszuweisung und einem effizienten Verkehrsmanagements voranzubringen. Im Aktionsplan NAIADES III⁵ heißt es: Um das Ziel der Ausstattung der Binnenwasserstraßen mit einem nahtlosen System harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste bis 2030 voranzubringen, wird die Überarbeitung des Rechtsrahmens für Binnenschifffahrtsinformationsdienste darauf abzielen, derzeit gegenüber anderen Verkehrsträgern bestehende Harmonisierungs- und Interoperabilitätslücken zu schließen und im Einklang mit der europäischen Datenstrategie⁶ die Verfügbarkeit und Weiterverwendung von Daten sowie die Interoperabilität digitaler Systeme zu verbessern. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG gewonnenen Erfahrungen sollten bei der Anpassung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste berücksichtigt werden.
- (3) Im Interesse eines kohärenten Konzepts für die Interoperabilität im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen sollten bei der Umsetzung der europäischen RIS-Umgebung und anderer Lösungen, die in den Anwendungsbereich dieses Rechtsakts fallen, die Grundsätze des jüngsten Europäischen Interoperabilitätsrahmens⁷ gemäß Artikel 6 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für ein hohes Maß an Interoperabilität des öffentlichen Sektors in der Union (Gesetz für ein interoperables Europa)⁸ befolgt werden.

³ COM/2019/640 final.

⁴ COM/2020/789 final.

⁵ COM/2021/324 final.

⁶ COM/2020/66 final.

⁷ COM/2017/134 final.

⁸ COM/2022/720 final.

- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013⁹ legt Anforderungen an den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden TEN-V)¹⁰ fest, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, und soll sicherstellen, dass die im TEN-V erbrachten Dienste von derselben hohen Qualität und mit den Systemen anderer Verkehrsträger im TEN-V kompatibel sind.
- (5) Da die meisten Fahrten von Binnenschiffen grenzüberschreitender Natur sind, sollten RIS insbesondere auf jene Binnenwasserstraßen ausgerichtet sein, die Teil des TEN-V und direkt mit den Binnenwasserstraßen eines anderen Mitgliedstaats, die Teil des TEN-V sind, verbunden und somit von großer Bedeutung für die Union sind. Die Mitgliedstaaten sollten die RIS-Anforderungen weiterhin freiwillig auf jene Teile ihres Binnenwasserstraßennetzes ausweiten können, die nicht dem TEN-V angehören, um nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen. Die Mitgliedstaaten sollten auch RIS-Dienste in einem grenzüberschreitenden Kontext von einem der beiden betroffenen Mitgliedstaaten anbieten können. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten zum Zweck der Bereitstellung dieser RIS-Dienste auf grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßen zusammen.
- (5a) Wegen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine ist eine Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland auf dem Gebiet der RIS weder angemessen noch im Interesse der Union. Infolgedessen ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Russland bei RIS im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten keine Priorität mehr.

⁹ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Die EU-Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, die TEN-V-Politik, ist ein wichtiges Instrument zur Entwicklung einer EU-weiten multimodalen Verkehrsinfrastruktur, die kohärent, effizient und hochwertig ist. Das TEN-V umfasst Schienenwege, Binnenwasserstraßen, kurze Seeverkehrsstrecken und Straßen, die Städte, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals miteinander verbinden.

- (6) Die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 2005/44/EG haben gezeigt, dass es wichtig ist, die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von Daten für Navigation und Reiseplanung robuster zu machen, um die Qualität und Aktualität der den RIS-Benutzern bereitgestellten Informationen zu steigern. Das Europäische Referenzdatenverwaltungssystem (European Reference Data Management System, ERDMS) enthält die für das ordnungsgemäße Funktionieren von RIS erforderlichen Referenzdaten und Codelisten und wird derzeit von der Kommission eingerichtet und betrieben. Der Betrieb des ERDMS könnte künftig auf Dritte übertragen werden.
- (7) Die Verfügbarkeit aktueller genauer Informationen über die Fahrwasserbedingungen und bestimmte Orte wie Brücken, Schleusen und Binnenhäfen für RIS-Benutzer während der Navigation dürfte die Binnenschifffahrt insgesamt effizienter machen. RIS sollten daher den Austausch aktueller Daten mit halb- und vollautomatisierten Infrastruktursystemen von Schleusen und beweglichen Brücken sowie mit Hafengemeinschaftssystemen von Binnenhäfen einschließen.
- (8) Damit RIS eine Vernetzung mit der Logistikkette ermöglichen, ist es wichtig, dass die betreffenden Informationen nicht nur mit den Benutzern in der Binnenschifffahrt (zum Beispiel durch Hafengemeinschaftssysteme von Binnenhäfen und intelligente Binnenschifffahrtsinfrastruktursysteme), sondern auch mit Systemen und Anwendungen anderer Verkehrsträger geteilt werden. Die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr innerhalb des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment, EMSWe)¹¹ sollten unionsweit harmonisierte Schiffsmeldungen im Seeverkehr ermöglichen. Mit dem Austausch verkehrsbezogener Informationen wie Ankunfts- und Abfahrtszeiten würden Interoperabilität, Multimodalität und die reibungslose Integration der Binnenschifffahrt (inland waterway transport, IWT) in die allgemeine Logistikkette gewährleistet. Soweit der Austausch von Frachtinformationen über gefährliche Güter und Abfälle zwischen den RIS-Benutzern vorgeschrieben ist, sollten die elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (electronic Freight Transport Information, eFTI) dessen Grundlage sein. Erforderlichenfalls sollten die RIS Verbindungen mit digitalen Systemen und Plattformen anderer Verkehrsträger erleichtern und diesen Informationen zur Verfügung stellen.

¹¹ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Der Austausch von Informationen zwischen Binnenschiffen und Binnenhäfen, z. B. über die Verfügbarkeit von Hafenanlagen, Betriebszeiten oder Schiffs- und Frachtinformationen, verläuft nicht immer optimal, was sich auf die Effizienz der Binnenschifffahrt auswirkt. Informationen über die Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Häfen sind für eine Verbesserung der Umweltbilanz des Sektors von besonderer Bedeutung. Um den Austausch der betreffenden Informationen zu vereinfachen und zu straffen und den Sektor insgesamt effizienter zu machen, ist es wichtig, dass der Austausch dieser Informationen in die RIS integriert und die dafür erforderlichen technischen Spezifikationen entwickelt werden.
- (10) Mit der Nutzung einer einzigen digitalen RIS-Plattform sollten die Bereitstellung von RIS gestrafft, die Effizienz der Binnenschifffahrt gesteigert und der Aufwand für die RIS-Anbieter und -Benutzer verringert werden. Diese Plattform (im Folgenden die „europäische RIS-Umgebung“) sollte einschlägige Dienste unterstützen, die zentrale Anlaufstelle für den Austausch von RIS-Informationen (sowohl innerhalb der Binnenschifffahrt als auch mit anderen Verkehrsträgern) darstellen und somit das digitale Rückgrat für die Bereitstellung von RIS in der Union werden. Die Mitgliedstaaten sollten eine oder mehrere Behörden benennen, die für den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung zuständig ist bzw. sind. Diese Behörden sind die für die Zwecke des Betriebs der europäischen RIS-Umgebung Verantwortlichen.
- (11) Um einheitliche Bedingungen für die Einführung der europäischen RIS-Umgebung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung des Rahmens für die Entwicklung und Funktionsweise der Plattform übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² ausgeübt werden.
- (11a) Die Zusammenarbeit mit Drittstaaten, insbesondere Nachbarländern, ist von Bedeutung, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen der europäischen RIS-Umgebung und den nationalen RIS dieser Drittstaaten sicherzustellen.

¹² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Die Mitgliedstaaten sollten – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Union – die Schiffsführer, Betreiber, Agenten oder Eigner von Schiffen, die auf den jeweiligen Binnenwasserstraßen verkehren, sowie die Verlader oder Eigentümer der von diesen Schiffen beförderten Waren, dazu ermutigen, aus den im Rahmen dieser Richtlinie bereitgestellten Diensten umfassenden Nutzen ziehen.
- (12) Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, ein wirksames Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden einzurichten. Die Behörden der Mitgliedstaaten werden ermutigt, bei der Bearbeitung von Beschwerden, die grenzüberschreitende Elemente betreffen (z. B. unvereinbare Standards für die Meldung von Schiffsinformationen), zusammenzuarbeiten, da 75 % des Binnenschiffsverkehrs Auslandfahrten umfassen. Jede Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen dieser Richtlinie sollte die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden nach dem Unionsrecht und dem Recht der Mitgliedstaaten, einschließlich der Verordnung (EU) 2016/679¹³ und der Verordnung (EU) 2018/1725¹⁴, unberührt lassen.
- (13) Bei der Ausarbeitung von technischen Spezifikationen sollte eine Reihe von Vorgaben (insbesondere jene in Anhang II) berücksichtigt werden, damit die ordnungsgemäße und harmonisierte Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG gewährleistet ist. In diesen Vorgaben sollten die wichtigsten Elemente dargelegt werden, die die einzelnen RIS-Komponenten enthalten sollten.
- (14) Die Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Zwecke der RIS sollten insbesondere sicherstellen, dass RIS-Daten, bei denen es sich um personenbezogene Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates handelt, ausschließlich im Rahmen eines umfassenden rechtebasierten Zugangskontrollsystems mit zugewiesenen Funktionen verarbeitet werden können, dass alle zuständigen Behörden im Rahmen ihrer jeweiligen regulatorischen Befugnisse unmittelbaren Zugang zu diesen Daten haben können, dass geeignete technische und organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ und der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶

¹³ ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1.

¹⁴ ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39.

¹⁵ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

erfolgen kann, auch im Hinblick auf den Schutz gegen die Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten, und dass die Verarbeitung sensibler Geschäftsinformationen auf eine Art und Weise erfolgen kann, die die Vertraulichkeit dieser Informationen wahrt.

- (15) Um eine sichere und optimale Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten stets die Position aller Binnenschiffe kennen, auch durch die Verwendung der Daten von automatischen Identifikationssystemen (AIS). Die Mitgliedstaaten sollten zudem RIS-bezogene Informationen austauschen, um die Effizienz der RIS zu steigern und Meldeverpflichtungen zu verringern. Ist mit der Übermittlung und dem Austausch von RIS-bezogenen Informationen für die genannten Zwecke die Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden, wie etwa die Verarbeitung von Namen oder die Verarbeitung von Positionsdaten, die die direkte oder indirekte Identifizierung einer Person ermöglichen, so sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die betreffenden personenbezogenen Daten rechtskonform – im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG – verarbeitet werden.
- (16) [...]
- (17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2005/44/EG zu erlassen, um geeignete technische Spezifikationen für RIS im Einklang mit den Vorgaben in Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG festzulegen, sofern dies durch eine angemessene Analyse hinreichend begründet ist und es keine einschlägigen und aktuellen internationalen Standards zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt gibt oder wenn Änderungen oder Ergebnisse des Beschlussfassungsverfahrens des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) die Interessen der Union beeinträchtigen würden.

¹⁶ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG zeigen, dass die Einführung und Aktualisierung der technischen Spezifikationen ein langwieriges Verfahren war, was sich auf die Leistungsfähigkeit des Sektors ausgewirkt hat. Daher ist es wichtig, das Verfahren für die Einführung der technischen Spezifikationen zu ändern.
- (19) Mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ wurde ein entsprechendes Verfahren auf der Grundlage der vom CESNI entwickelten technischen Spezifikationen eingeführt. Der CESNI¹⁸, der unter dem Dach der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) tätig ist und Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten offensteht, ist für die Ausarbeitung der technischen Standards im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der CESNI methodisch vorgeht und die technischen Vorschriften für Binnenschiffe rechtzeitig ausarbeitet und aktualisiert. In Anbetracht der Expertise des CESNI und der Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 sollte für die Richtlinie 2005/44/EG ein ähnlicher Ansatz verfolgt werden.
- (20) Damit ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz in der Binnenschifffahrt gewährleistet, die Bereitstellung von RIS sichergestellt und dafür gesorgt ist, dass dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und anderen sektorspezifischen Entwicklungen Rechnung getragen wird, sollte die Bezugnahme auf die geltenden technischen Spezifikationen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste, den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services, ES-RIS), integraler, aber nicht wesentlicher Bestandteil der Richtlinie 2005/44/EG sein und auf dem neuesten Stand gehalten werden, sofern der Standard mit den Vorgaben in Anhang II im Einklang steht. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2005/44/EG zu erlassen, um die Bezugnahme auf die neueste Fassung des ES-RIS zu aktualisieren und dessen Geltungsbeginn festzulegen.

¹⁷ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ Der CESNI wurde mit dem ZKR-Beschluss 2015-i-3 eingerichtet.

- (21) Beim Erlass delegierter Rechtsakte ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹⁹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (22) Der in Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG genannte Ausschuss für die Schifferpatente im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr wurde aufgelöst. An dessen Stelle unterstützt nun der Ausschuss für die Binnenschifffahrt, der über Fachwissen im Bereich der Standards und der technischen Spezifikationen in der Binnenschifffahrt verfügt, die Kommission im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ in Bezug auf die RIS. Zudem werden mit dieser Richtlinie Änderungen an den Artikeln 5 und 12 der Richtlinie 2005/44/EG in Bezug auf das Ausschussverfahren vorgenommen, denen in einem aktualisierten Artikel Rechnung getragen werden muss. Daher sollte Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG geändert werden, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen.
- (23) Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung sollte es möglich sein, in der Richtlinie 2005/44/EG auf internationale Standards Bezug zu nehmen, ohne diese im Rechtsrahmen der Union zu duplizieren.
- (24) Die RIS wurden seit 2005 in der Union eingeführt, sodass die Mitgliedstaaten beträchtliche Erfahrungen mit ihrer Entwicklung und Umsetzung haben. Darüber hinaus sind die für den RIS-Betrieb erforderlichen technischen Spezifikationen in Anhang III der Richtlinie 2005/44/EG enthalten. Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden. Außerdem wird der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/44/EG dahin gehend geändert, dass er das TEN-V umfasst, sodass die Verpflichtung zur Einführung von RIS für die wichtigsten Wasserstraßen gilt, womit ein zuverlässiges

¹⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

²⁰ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

Verkehrsnetz geschaffen wird. Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden.

- (25) Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist es zur Erreichung des grundlegenden Ziels der Schaffung eines Rahmens für die Bereitstellung von RIS in der Union erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Einrichtung und den Betrieb von RIS und die technischen Spezifikationen für RIS festzulegen. Diese Richtlinie geht gemäß Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (26) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates angehört und hat am 20. März 2024 eine Stellungnahme abgegeben²¹.
- (27) Die Richtlinie 2005/44/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

²¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2005/44/EG

Die Richtlinie 2005/44/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

- (1) Diese Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einführung und die Nutzung harmonisierter Binnenschiffahrtinformationsdienste (River Information Services, RIS) in der Union, um Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt zu verbessern und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern zu erleichtern.
- (2) Diese Richtlinie bildet einen Rahmen für die Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen, die harmonisierte, interoperable und zugängliche RIS auf den Binnenwasserstraßen der Union gewährleisten sowie standardisierte Schnittstellen mit anderen Managementdiensten für den modalen Verkehr ermöglichen.

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie gilt für die Einrichtung und den Betrieb von RIS auf allen Binnenwasserstraßen und in allen Binnenhäfen der Mitgliedstaaten, die dem transeuropäischen Verkehrsnetz angehören, wie in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates²² angegeben und aufgeführt, und die direkt mit Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, die dem transeuropäischen Verkehrsnetz angehören, wie in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates angegeben und aufgeführt.“

²² Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. In Artikel 3 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„ha) ‚Transeuropäisches Verkehrsnetz‘ (TEN-V) sind die Binnenwasserstraßen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) ‚Europäisches Referenzdatenverwaltungssystem‘ (European Reference Data Management System, ERDMS) ist ein Zentralarchiv (Bibliothek) für Referenzdaten und Codelisten, die von IT-Anwendungen für die Binnenschifffahrt verwendet werden. Es enthält nicht die von dem Mitgliedstaat bereitgestellten Netzdaten gemäß den Anhängen I und III.

hf) ‚Hafengemeinschaftssystem‘ ist eine elektronische Plattform für den Informationsaustausch zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, über die reibungslose Hafen- und Logistikprozesse gewährleistet werden.

hg) ‚Intelligentes Binnenschifffahrtsinfrastruktursystem‘ ist eine elektronische Plattform zur Unterstützung der halb- und vollautomatisierten Verwaltung der Binnenwasserstraßeninfrastruktur von Schleusen und beweglichen Brücken im TEN-V, die von den für Binnenwasserstraßen zuständigen Behörden betrieben wird.

hh) ‚europäische RIS-Umgebung‘ ist eine elektronische Zentralplattform für RIS-Benutzer, die aus den nationalen RIS-Informationen gespeist wird, und die Verbindungen zur elektronischen Berichterstattung nach dem Grundsatz der Einmaligkeit bereitstellt.

hi) ‚Binnenhäfen‘ sind die an den Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes gelegenen Häfen gemäß der Auflistung und Einteilung in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Einrichtung von RIS

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen für die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen und in Binnenhäfen im Sinne dieser Richtlinie.
- (2) Die Mitgliedstaaten entwickeln RIS so, dass die RIS-Anwendungen effizient, erweiterbar und interoperabel sind, damit sie mit anderen RIS-Anwendungen und mit Systemen für andere Verkehrsträger in Wechselwirkung treten können, und auch Schnittstellen zu Transportmanagementsystemen und kommerziellen Tätigkeiten bieten.
- (3) Zur Einrichtung von RIS müssen die Mitgliedstaaten
 - a) sicherstellen, dass den RIS-Benutzern alle relevanten Daten für Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen übermittelt werden. Diese Netzdaten gemäß Anhang I müssen aktuell und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format im Einklang mit Anhang III zugänglich sein;
 - b) gewährleisten, dass für alle ihre Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen im TEN-V den RIS-Benutzern über die unter Buchstabe a genannten Daten hinaus für Schifffahrtzwecke geeignete elektronische Navigationskarten zur Verfügung stehen;
 - c) insoweit nationale oder internationale Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen, die zuständigen Behörden in die Lage versetzen, elektronische Meldungen aller erforderlichen Daten von Schiffen zu empfangen. Im Falle grenzüberschreitender Transporte ist die uneingeschränkte Übermittlung dieser Daten zwischen den zuständigen Behörden benachbarter Staaten zu ermöglichen, bevor die Schiffe die Grenze erreichen;

- d) sicherstellen, dass Nachrichten für die Binnenschifffahrt, einschließlich Berichten über den Wasserstand (bzw. den maximal zulässigen Tiefgang) und Eisberichten für ihre Binnenwasserstraßen, in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereitgestellt werden. Die standardisierte Nachricht muss zumindest die für die sichere Schifffahrt erforderlichen Informationen enthalten. Die Nachrichten für die Binnenschifffahrt müssen aktuell und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format zugänglich sein;
- e) [...];
- ea) sicherstellen, dass die Netzdaten in der europäischen RIS-Umgebung auf dem neuesten Stand gehalten werden, indem alle erforderlichen Netzdaten gemäß den Anhängen I und III unverzüglich übermittelt werden;
- f) ermöglichen, dass zumindest verkehrsbezogene Informationen über Schnittstellen gemäß den im Einklang mit Anhang II Abschnitt 7 festgelegten technischen Spezifikationen bereitgestellt werden, gegebenenfalls für von anderen Verkehrsträgern genutzten Umgebungen für den elektronischen Informationsaustausch, die durch Unionsrecht geschaffen wurden;
- g) [...];
- h) sicherstellen, dass standardisierte Schnittstellen im Einklang mit den Anhängen II und III für die Hafengemeinschaftssystemen der Binnenhäfen bereitgestellt werden, einschließlich unter anderem Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, insbesondere der gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates²³ erforderlichen Anlagen;
- i) sicherstellen, dass standardisierte Schnittstellen im Einklang mit den Anhängen II und III anderen intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen für die Zwecke des Flussverkehrsmanagements zur Verfügung gestellt werden.

²³ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Die in diesem Absatz genannten Verpflichtungen sind gemäß den in den Anhängen I und II genannten Anforderungen und Grundsätzen zu erfüllen.

- (4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten richten RIS-Zentren entsprechend den regionalen Erfordernissen ein.
- (5) Die Mitgliedstaaten richten gemeinsam eine einzige europäische RIS-Umgebung, über die Fahrwasser-, Infrastruktur-, Verkehrs- und Transportdienste erbracht und die erforderlichen Informationen bereitgestellt werden, ein und verwalten, betreiben, nutzen und pflegen diese Umgebung. Die europäische RIS-Umgebung muss allen RIS-Benutzern zugänglich und die Hauptplattform für den Austausch von RIS-bezogenen Informationen sein. Sie muss Schnittstellen für Verbindungen mit den Systemen der anderen Verkehrsträger und Binnenhäfen vorsehen. Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere Behörden, die für die europäische RIS-Umgebung zuständig ist bzw. sind.
- (6) Um die einheitliche Umsetzung von RIS in der gesamten Union zu gewährleisten, erlässt die Kommission im Einklang mit den in Anhang II Nummer 7 genannten Grundsätzen für die technischen Spezifikationen für die RIS Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Merkmale, Rollen und Verfahren für den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung und zur Bestimmung der sie betreibenden Stelle. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (7) Für den Einsatz automatischer Identifikationssysteme (AIS) gilt die am 12. April 2012 in Bukarest im Rahmen der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion (International Telecommunication Union, ITU) getroffene Regionale Vereinbarung über den Funkdienst in der Binnenschifffahrt (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways – RAINWAT).
- (8) [...].
- (9) Die Kommission ergreift angemessene Maßnahmen zur Überprüfung der Interoperabilität, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit von RIS.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Technische Spezifikationen

- (1) Zur Förderung von RIS und Gewährleistung ihrer Interoperabilität gemäß Artikel 4 Absatz 2 gelten die technischen Spezifikationen in Anhang III in Verbindung mit den Grundsätzen in Anhang II, und zwar insbesondere in Bezug auf folgende Bereiche:
- a) Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Electronic Chart Display and Information System for inland navigation, Inland ECDIS);
 - b) elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt;
 - c) Nachrichten für die Binnenschifffahrt;
 - d) Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme;
 - e) Kompatibilität der für die RIS-Nutzung erforderlichen Ausrüstung;
 - f) technische Spezifikationen für den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung;
 - g) Vernetzung und Informationsaustausch mit den Datenbanken der Union (ERDMS);
 - h) standardisierte Schnittstelle für IT-Plattformen anderer Verkehrsträger;
 - i) standardisierte Schnittstelle für Hafengemeinschaftssysteme und mit intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen;
 - j) Daten für die Navigation und Reiseplanung.“

5a. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

Satellitenortung

Für die Zwecke von RIS, für die eine genaue Positionsbestimmung erforderlich ist, wird die Nutzung von Systemen zur Satellitenortung sowie Navigationssystemen empfohlen, wie z. B. die von Galileo bereitgestellten Navigationsdienste, einschließlich des Hochpräzisionsdienstes (High Accuracy Service, HAS) und der Authentisierung von Navigationsnachrichten im Offenen Dienst sowie der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS). Für die Zwecke von Anwendungen und Diensten, die auf Erdbeobachtungsdaten beruhen, wird die Nutzung von Copernicus-Daten, -Informationen oder -Diensten empfohlen.“

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen die für die RIS-Anwendungen, den internationalen Datenaustausch, den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung und die Bearbeitung von Beschwerden der RIS-Benutzer zuständigen Behörden. Die benannten Behörden werden der Kommission bis zum... [zwei Jahre nach dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie] mitgeteilt.“;

7. [...]:

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Vorschriften über die Vertraulichkeit, die Sicherheit von Informationen und die Verarbeitung personenbezogener Daten

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht und dem geltenden nationalen Recht angemessene technische und organisatorische Maßnahmen, um RIS-Informationen und -Aufzeichnungen gegen unerwünschte Zwischenfälle oder Missbrauch, einschließlich unberechtigtem Zugang, Änderung oder Verlust, zu schützen und die Vertraulichkeit der gemäß dieser Richtlinie ausgetauschten sensiblen Informationen geschäftlicher und sonstiger Art zu gewährleisten.
- (2) Daten, bei denen es sich um personenbezogene Daten im Sinne des Artikels 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates handelt, dürfen auf der Grundlage dieser Richtlinie nur insoweit verarbeitet werden, als dies für die Leistung von RIS-Anwendungen erforderlich ist, um harmonisierte, interoperable und zugängliche RIS auf den Binnenwasserstraßen der Union zu gewährleisten und standardisierte Schnittstellen zu anderen Managementdiensten für den modalen Verkehr zu erleichtern.“

9. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Änderungsverfahren

- (1) [...]
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um die Bezugnahme auf die neueste Fassung des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswasserstraßenverkehrsmanagementdienste (ES-RIS) gegebenenfalls in Anbetracht der in Absatz 3 genannten Kriterien und im Einklang mit den Grundsätzen gemäß Anhang II zu aktualisieren und den Geltungsbeginn des Standards festzulegen.
- (3) Für den Fall, dass keine einschlägigen und aktuellen technischen Spezifikationen vorliegen, die vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) entwickelten technischen Spezifikationen nicht den geltenden Anforderungen gemäß Anhang II entsprechen oder Änderungen der Beschlussfassungsverfahren im CESNI oder anderer Elemente des Standards die Interessen der Union beeinträchtigen würden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um geeignete technische Spezifikationen auf der Grundlage der in Anhang II genannten Grundsätze festzulegen.“;

10. Artikel 10a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

11. Artikel 10a Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß diesem Artikel erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament Einwände erhoben haben.“;

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für die Binnenschifffahrt unterstützt. Dieser Ausschuss muss ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ sein.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.“;

²⁴ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

13. In Artikel 12 werden die Absätze 2 und 3 gestrichen.
14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 12a

Überwachung

Die Kommission überwacht die Einrichtung von RIS in der Union und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am ... [fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens] einen entsprechenden Bericht.“;

15. Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie;
16. Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie;
17. Der Wortlaut des Anhangs III der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang III angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am... [drei Jahre nach dem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
- (2) Bei Erlass der genannten Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, die über Binnenwasserstraßen nach Artikel 2 der Richtlinie 2005/44/EG verfügen.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident /// Die Präsidentin

Der Präsident /// Die Präsidentin

MINDESTANFORDERUNGEN

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

- Wasserstraßenachse mit Kilometerangabe;
- Beschränkungen für Fahrzeuge und Verbände in Bezug auf Länge, Breite, Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhe;
- Betriebszeiten einschränkender Infrastrukturen, insbesondere Schleusen und Brücken;
- vorhergesagte Wartezeiten an Brücken, Schleusen und Binnenhäfen;
- Lage von Häfen und Umschlagstellen;
- Referenzdaten für die für die Schifffahrt relevanten Wasserstandspegel;
- Lage von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Die bereitgestellten Informationen sind aktuell.

VORGABEN FÜR DIE TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN FÜR RIS

1. Allgemeine Grundsätze

Für die technischen Spezifikationen für RIS gelten folgende allgemeine Vorgaben:

- (a) technische Anforderungen für Planung, Einführung und Betrieb der Dienste und der damit verbundenen Systeme,
- (b) RIS-Architektur und -organisation;
- (c) Empfehlungen in Bezug auf die Teilnahme von Schiffen an RIS, einzelne Dienste und die schrittweise Entwicklung von RIS.

2. Inland-ECDIS

Für die technischen Spezifikationen für Inland ECDIS gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

- (a) Kompatibilität mit dem maritimen ECDIS, um den Verkehr mit Binnenschiffen in Mischverkehrszonen von Flussmündungen sowie den Fluss-See-Verkehr zu erleichtern;
- (b) Festlegung von Mindestanforderungen an die Inland-ECDIS-Ausrüstung sowie Festlegung des Mindestinformationsgehalts elektronischer Schifffahrtskarten im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere
 - (a) ein hoher Grad an Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der verwendeten Inland-ECDIS-Ausrüstung;
 - (b) die Robustheit der Inland-ECDIS-Ausrüstung, die den üblichen Umweltbedingungen auf Schiffen ohne Verlust an Qualität oder Zuverlässigkeit standhalten muss;
 - (c) die Aufnahme aller für die sichere Schifffahrt erforderlichen geographischen Objekte (z. B. Fahrrinnengrenzen, Uferbauwerke, Baken) in die elektronische Navigationskarte;

- (d) Überwachung der elektronischen Schifffahrtskarte mit Radarüberlagerung, wenn sie für die Schiffsführung durch Kommandos an den Rudergänger genutzt wird;
- (c) die Aufnahme aktueller Informationen zur Fahrwassertiefe in die elektronische Navigationskarte und deren Anzeige im Verhältnis zu einem vordefinierten oder dem aktuellen Wasserstand;
- (d) Aufnahme zusätzlicher Informationen (z. B. anderer Stellen als die zuständigen Behörden) in die elektronische Schifffahrtskarte und Anzeige im Inland-ECDIS ohne Beeinträchtigung der für die sichere Schiffsführung benötigten Informationen;
- (e) Verfügbarkeit von elektronischen Schifffahrtskarten für RIS-Benutzer;
- (f) Verfügbarkeit der Daten für elektronische Schifffahrtskarten für alle Hersteller von Anwendungen, gegebenenfalls gegen eine angemessene kostenbezogene Gebühr;
- (g) die Aufnahme aktueller Informationen zu den Wartezeiten an Schleusen, Brücken und Binnenhäfen in das Inland ECDIS und deren Anzeige im Inland ECDIS ohne Beeinträchtigung der für die sichere Schifffahrt erforderlichen Informationen.

3. Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

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

- (a) Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Verkehrsteilnehmern sowohl in der Binnenschifffahrt als auch im Seeverkehr und im multimodalen Verkehr, wenn die Binnenschifffahrt einbezogen ist;
- (b) Verwendung einer standardisierten Transportanzeige für Meldungen von Schiff zu Behörde, Behörde zu Schiff und Behörde zu Behörde, um Kompatibilität mit dem Seeverkehr herzustellen;
- (c) Benutzung international anerkannter Codelisten und Klassifizierungen, möglichst ergänzt für den Bedarf der Binnenschifffahrt;
- (d) Benutzung einer einheitlichen europäischen Schiffsnummer.

4. Nachrichten für die Binnenschifffahrt

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

- (a) eine standardisierte, hochgradig codierte Datenstruktur mit festen Textmodulen, um die automatische Übersetzung der wichtigsten Inhalte in andere Sprachen zu ermöglichen und die Integration von Nachrichten für Schifffahrtstreibende in Reiseplanungssysteme zu erleichtern;
- (b) Kompatibilität der standardisierten Datenstruktur mit der Datenstruktur von Inland ECDIS zur Erleichterung der Integration von Nachrichten für die Binnenschifffahrt in Inland ECDIS;
- (c) Angleichung an die technischen Spezifikationen für Navigation und Reiseplanung, damit die Kohärenz der bereitgestellten Informationen gewährleistet ist.

5. Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme

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

- (a) Festlegung der Anforderungen an Systeme und von Standardmeldungen und -verfahren, so dass ihre Übermittlung automatisiert ist;
- (b) die Unterscheidung zwischen Systemen, die für die Erfordernisse der taktischen Verkehrsinformation, und Systemen, die für die Erfordernisse der strategischen Verkehrsinformation geeignet sind, sowohl im Hinblick auf die Positionierungsgenauigkeit als auch auf die erforderliche Aktualisierungsrate;
- (c) Beschreibung der einschlägigen technischen Systeme für die Schiffsverfolgung und -aufspürung wie Inland-AIS (Inland Automatic Identification System);
- (d) Kompatibilität der Datenformate mit dem maritimen AIS.

6. Grundsätze der europäischen RIS-Umgebung

Für die technischen Spezifikationen der europäischen RIS-Umgebung gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

- (a) elektronisches Zentralportal für die Binnenschifffahrt;
- (b) harmonisierter einziger Zugangspunkt für aktuelle Informationen über die Fahrwasserbedingungen im Interesse der Sicherheit und Nachhaltigkeit der Schifffahrt, der Reiseplanung und des Hafenbetriebs im TEN-V, wenn möglich in Echtzeit;
- (c) Ermöglichung multimodaler Transportketten bei gleichzeitiger Gewährleistung eines angemessenen Datenschutzniveaus;
- (d) hohe Datengenauigkeit für den nahtlosen Datenaustausch zwischen den einschlägigen RIS-Benutzern im TEN-V (innerhalb und außerhalb der Union);
- (e) benutzerfreundliche Schnittstelle mit betriebsfähigen, nützlichen und praktischen Funktionen wie der Möglichkeit, Profile zu speichern;
- (f) harmonisierte zentrale Anlaufstelle für Meldungen nach dem Grundsatz der Einmaligkeit, auch für Auslandfahrten;
- (g) Verbindung mit anderen Systemen, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Positionsbestimmungs- bzw. Ortungstechnologien nutzen, um Infrastruktur im TEN-V wirksam zu betreiben und die Mobilität bzw. den Verkehr im TEN-V wirksam zu steuern und um Dienste von zusätzlichem Nutzen für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen zu erbringen, einschließlich Systemen für eine sichere, umweltverträgliche und kapazitätsgerechte Nutzung des TEN-V;
- (h) Erhebung und Weiterleitung anonymisierter und aggregierter Nutzungsdaten, die für die Überwachung der Umsetzung von RIS verwendet werden können, einschließlich mindestens der Anzahl der RIS-Benutzer, der Verfügbarkeit von Daten in der europäischen RIS-Umgebung, der Verknüpfung mit anderen digitalen Systemen oder Plattformen und der Anzahl der Austausche mit diesen;
- (i) Gewährleistung der Cybersicherheit.

7. Verfügbarkeit von Daten für andere digitale Systeme oder Plattformen

Für die technischen Spezifikationen für den Austausch von Daten mit anderen digitalen Systemen oder Plattformen gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

- (a) Aufbau auf den Funktionen der europäischen RIS-Umgebung;
- (b) Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen RIS-Technologien und den von anderen Verkehrsträgern genutzten Datenbanken und Systemen über geeignete Datenverbindungen und Schnittstellen;
- (c) Festlegung der Systemanforderungen und der Verfahren für den automatisierten Datenaustausch;
- (d) Echtzeit-Informationsaustausch, insbesondere in Bezug auf zeitkritische Daten;
- (e) Gewährleistung der Sicherheit des Informationsaustauschs im Rahmen eines umfassenden Zugangskontrollsystems auf der Grundlage von Zugangsrechten;
- (f) Antizipation eines Rahmens für den Systemaustausch, der künftige Weiterentwicklungen und Verbindungen mit zusätzlichen Systemen ermöglicht, darunter den Austausch mit dem künftigen europäischen Mobilitätsdatenraum und jedem anderen System, mit dem die Innovation im Bereich des multimodalen Verkehrs gefördert wird.

8. [...]

[...]

- (a) [...]
- (b) [...]
- (c) [...]
- (d) [...]
- (e) [...]
- (f) [...]

9. Daten für die Navigation und Reiseplanung

Für die technischen Spezifikationen für Daten für die Navigation und Reiseplanung gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

- (a) Bereitstellung aktueller Informationen in regelmäßigen Abständen und zumindest bei wesentlichen Änderungen der Fahrwassersituation, die sich auf die Navigation auswirken können;
- (b) Abdeckung zumindest der folgenden Bereiche:
 - (a) vorhergesagte Wartezeiten an Schleusen, (beweglichen) Brücken, Binnenhäfen;
 - (a1) Daten über das europäische Wasserstraßennetz, die für die Navigation und Reiseplanung erforderlich sind und mindestens die in Anhang I aufgeführten Mindestanforderungen abdecken;
 - (b) Wasserstand, minimale Tiefe, Durchfahrtshöhe, Wehrstellung im Fall einer Blockierung der Navigation, Regime, voraussichtlicher Wasserstand, vorhergesagte minimale Tiefe;
 - (c) Eissituation und damit verbundene Schiffbarkeit;
 - (d) Betriebszeiten von Schleusen, (beweglichen) Brücken, Binnenhäfen.
 - (e) [...]
- (c) Bereitstellung von Informationen gegebenenfalls über Inland ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und die europäischen RIS-Umgebung.

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR RIS

Die technischen Spezifikationen für RIS sind im [ES-RIS-Standard 2023/1] festgelegt.
