

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

*(Консолідований текст з урахуванням змін, внесених Директивою (ЄС)  
Європейського Парламенту та Ради 2025/2482 від 26 листопада 2025 року)*

**Стаття 1**

**Предмет**

1. Ця Директива встановлює рамки для розгортання та використання гармонізованих річкових інформаційних служб (РІС) у Союзі з метою підтримки внутрішнього водного транспорту з метою підвищення його безпеки, ефективності та сталості, а також для сприяння взаємодії з іншими видами транспорту.

2. Ця Директива забезпечує рамки для встановлення та подальшого розвитку технічних вимог, специфікацій та умов для забезпечення гармонізованих, сумісних та доступних РІС на внутрішніх водних шляхах у Союзі та для сприяння безперервності зі службами управління рухом інших видів транспорту шляхом використання стандартизованих інтерфейсів.

**Стаття 2**

**Сфера застосування**

1. Ця Директива застосовується до впровадження та експлуатації РІС на всіх внутрішніх водних шляхах та внутрішніх портах держав-членів, що входять до складу трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), як зазначено та перераховано в додатках I та II до Регламенту (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради <sup>(\*)</sup>, та які безпосередньо пов'язані з внутрішніми водними шляхами та внутрішніми портами іншої держави-члена, що входять до складу трансєвропейської транспортної мережі, як зазначено та перераховано в цих додатках.

2. Держави-члени мають право застосовувати цю Директиву до внутрішніх водних шляхів та річкових портів, які не зазначені у параграфі 1.

*(\*) Регламент (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.06.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).*

**Стаття 3**

**Терміни та означення**

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

(а) «річкові інформаційні служби (РІС)» означає гармонізовані інформаційні служби підтримки управління рухом і транспортом у річковому судноплаванні, 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 судноплавства 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.

(i) «Трансєвропейська транспортна мережа» або «TEN-T» означає внутрішні водні шляхи, як зазначено на картах, наведених у Додатку I до Регламенту (ЄС) 2024/1679;

(j) «Європейська система управління довідковими даними» або «ERDMS» означає єдине сховище (бібліотеку) довідкових даних та списків кодів, що використовуються ІТ-додатками у внутрішньому водному транспорті, що експлуатуються під керівництвом Комісії; вона не включає мережеві дані, надані державою-членом відповідно до Додатків I та III;

(k) «система портової спільноти» означає електронну платформу для обміну інформацією між державними та приватними зацікавленими сторонами з метою забезпечення безперебійної роботи портових та логістичних процесів;

(l) «інтелектуальна система інфраструктури внутрішніх водних шляхів» означає електронну платформу, яка підтримує напів- та повністю автоматизоване управління інфраструктурою внутрішнього водного транспорту в шлюзах та розвідних мостах у рамках TEN-T та експлуатується органами державного управління внутрішніми водними шляхами;

(m) «Європейське середовище РІС» означає електронну платформу єдиної точки доступу, що базується на національній інформації РІС, яка надає технічні та операційні послуги користувачам РІС і містить посилання на електронну звітність відповідно до принципу «лише один раз»;

(n) «внутрішній порт» означає порт внутрішнього водного шляху основної мережі TEN-T або комплексної мережі TEN-T, як зазначено та класифіковано у Додатку II до Регламенту (ЄС) 2024/1679.

## **Стаття 4**

### **Створення РІС**

1. Держави-члени вживають необхідних заходів для впровадження РІС на внутрішніх водних шляхах та у внутрішніх портах, що підпадають під сферу застосування цієї Директиви.

2. Держави-члени розробляють РІС таким чином, щоб додаток РІС був ефективним, розширюваним та сумісним, щоб взаємодіяти з іншими додатками РІС та системами для інших видів транспорту, а також забезпечувати інтерфейси до систем управління транспортом та комерційної діяльності.

3. Для створення РІС держави-члени:

(a) забезпечити, щоб усі відповідні дані для навігації та планування рейсів внутрішніми водними шляхами надавалися користувачам RIS; ці мережеві дані, як зазначено в Додатку I, повинні бути актуальними та надаватися принаймні в доступному загальному електронному форматі відповідно до Додатку III;

(b) забезпечити, щоб для всіх їхніх внутрішніх водних шляхів та внутрішніх портів TEN-T, окрім даних, зазначених у пункті (a), користувачам RIS були доступні електронні навігаційні карти, придатні для навігаційних цілей;

(c) надати можливість компетентним органам, якщо національні або міжнародні правила вимагають звітності з суден, отримувати електронні звіти з суден з усіма необхідними даними; у випадку транскордонного перевезення ці дані мають бути повністю доступні компетентним органам сусідньої держави-члена до прибуття суден на кордон;

(d) забезпечити, щоб повідомлення судноводіям, зокрема щодо рівня води або максимально допустимої осадки, та звіти про льодові умови на їхніх внутрішніх водних шляхах надавалися у вигляді стандартизованих, закодованих та завантажуваних повідомлень; стандартизоване повідомлення повинно містити принаймні інформацію, необхідну для безпечного судноплавства, а повідомлення судноводіям повинні оновлюватися та надаватися принаймні у доступному загальнодоступному електронному форматі відповідно до Додатка III;

(e) забезпечити актуальність мережевих даних у Європейському середовищі RIS, надаючи всі необхідні мережеві дані відповідно до Додатків I та III без затримки;

(f) забезпечити, за наявності, щоб принаймні інформація, пов'язана з трафіком, була доступна через інтерфейси, що відповідають технічним специфікаціям, встановленим відповідно до пункту 7 Додатка II, де це застосовується, до середовищ електронного обміну інформацією, встановлених законодавством Союзу та що використовуються в інших видах транспорту;

(g) забезпечити, щоб стандартизовані інтерфейси відповідно до Додатків II та III до цієї Директиви були доступні для систем портової спільноти внутрішніх портів, включаючи, за наявності, актуальну інформацію про наявність причалів та інфраструктури альтернативного палива, і зокрема установок, необхідних відповідно до статті 10 Регламенту (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради (\*2);

(h) забезпечити доступність стандартизованих інтерфейсів відповідно до Додатків II та III для інших інтелектуальних систем інфраструктури внутрішніх водних шляхів з метою управління рухом внутрішніх водних шляхів.

Зобов'язання, зазначені в цьому пункті, виконуються відповідно до вимог та принципів, викладених у Додатках I та II.

4. Компетентні органи держав-членів створюють центри RIS відповідно до регіональних потреб.

5. Держави-члени спільно створюють, керують, експлуатують, використовують та підтримують Європейське середовище RIS, яке надає послуги, пов'язані з фарватерами, інфраструктурою, рухом транспорту та транспортом, а також надає необхідні дані.

Європейське середовище RIS має бути доступним для всіх користувачів RIS та є основною платформою для обміну інформацією, пов'язаною з RIS. Воно повинно містити інтерфейси для з'єднань із системами інших видів транспорту та внутрішніх портів. Держави-члени призначають один або декілька компетентних органів, відповідальних за функціонування Європейського середовища RIS. Європейське середовище RIS має передбачати можливість внеску від третіх країн, водні шляхи яких з'єднані з Європейською мережею внутрішніх водних шляхів, і які готові співпрацювати та надавати свої мережеві дані, за умови, що дані мають таку ж якість та формат, як і дані держав-членів, та що вони дотримуються того ж рівня кібербезпеки та захисту даних.

6. Комісія ухвалює імплементаційні акти, що визначають операційні характеристики, ролі та процедури для Європейського середовища RIS та визначають його операційний орган, на основі принципів технічних специфікацій RIS, викладених у пункті 6 Додатка II, для забезпечення їх однакового впровадження по всьому Союзу. Ці імплементаційні акти ухвалюються відповідно до процедури розгляду, зазначеної у статті 11<sup>(2)</sup>.

7. Для використання систем автоматичної ідентифікації (AIS) застосовується Регіональна домовленість про службу радіозв'язку для внутрішніх водних шляхів (RAINWAT), укладена в Бухаресті 12 квітня 2012 року в рамках регламенту радіозв'язку Міжнародного союзу електрозв'язку (ITU).

8. Держави-члени, у співпраці з Союзом, за потреби, заохочують капітанів суден, операторів, агентів або власників суден, що плавають їхніми внутрішніми водними шляхами, та відправників або власників товарів, що перевозяться на борту таких суден, повною мірою користуватися послугами, що надаються відповідно до цієї Директиви.

9. Комісія вживає відповідних заходів для перевірки сумісності, надійності, доступності та безпеки RIS.

(\*2) Регламент (ЄС) 2023/1804 Європейського Парламенту та Ради від 13 вересня 2023 року про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива та про скасування Директиви 2014/94/ЄС (ОВ L 234, 22.09.2023, с. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

## Стаття 5

### Технічні специфікації

1. Для підтримки RIS та забезпечення сумісності послуг відповідно до статті 4(2) застосовуються технічні специфікації, зазначені в Додатку III, відповідно до принципів, викладених у Додатку II, які охоплюють, зокрема, такі сфери:

(а) електронна картографічна навігаційно-інформаційна система для внутрішнього судноплавства (inland ECDIS);

(b) електронні судові повідомлення;

(c) повідомлення судноводіям;

(d) системи виявлення та відстеження суден;

(e) сумісність обладнання, необхідного для використання RIS;

(f) функціонування Європейського середовища RIS;

(g) взаємозв'язок та обмін інформацією з базами даних Союзу (ERDMS);

(h) стандартизований інтерфейс для IT-платформ інших видів транспорту;

(i) стандартизований інтерфейс між Європейським середовищем RIS та системами портової спільноти внутрішніх портів, а також між Європейським середовищем RIS та інтелектуальними системами інфраструктури внутрішніх водних шляхів;

(j) дані для навігації та планування рейсів внутрішніми водними шляхами.

## **Стаття 6**

### **Супутникове позиціонування**

Для цілей RIS, для яких потрібне точне позиціонування, рекомендується використовувати системи супутникового позиціонування та навігації, такі як навігаційні служби, що надаються Galileo, включаючи високоточну службу та автентифікацію навігаційних повідомлень відкритого сервісу, а також Європейську геостаціонарну навігаційну службу покриття (EGNOS), зазначені в Регламенті (ЄС) 2021/696 Європейського Парламенту та Ради <sup>(\*3)</sup>. Для цілей застосувань та послуг, що базуються на даних спостереження Землі, рекомендується використовувати дані, інформацію та послуги Copernicus.»

(\*3) Регламент (ЄС) 2021/696 Європейського Парламенту та Ради від 28 квітня 2021 року про створення Космічної програми Союзу та Агентства Європейського Союзу з Космічної програми, а також про скасування Регламентів (ЄС) № 912/2010, (ЄС) № 1285/2013 та (ЄС) № 377/2014 і Рішення № 541/2014/ЄС (ОБ L 170, 12.05.2021, с. 69, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj>).

## **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, відповідальні за застосування RIS, за міжнародний обмін даними, за функціонування Європейського середовища RIS та за обробку відгуків користувачів RIS. Вони повідомляють Комісію про ці призначені органи до 17 січня 2029 року.

## **Стаття 8а**

### **Механізм зворотного зв'язку**

1. Кожна держава-член повинна забезпечити наявність ефективної, простої та доступної процедури, яка, по можливості, спирається на існуючі структури, для обробки зворотного зв'язку від користувачів RIS, що виникає внаслідок застосування цієї Директиви.

2. Обробка зворотного зв'язку від користувачів RIS повинна здійснюватися таким чином, щоб уникнути конфлікту інтересів. Обробка зворотного зв'язку повинна бути неупередженою та прозорою, а також належним чином поважати право на вільне ведення бізнесу.

3. Зворотній зв'язок від користувачів RIS повинен подаватись через Європейське середовище RIS та передаватись відповідним державам-членам. Держави-члени повинні забезпечити, щоб користувачі RIS та інші відповідні зацікавлені сторони були поінформовані про те, де і як подавати зворотний зв'язок.

4. Держави-члени забезпечують своєчасну та належну обробку відгуків від користувачів RIS, а також надання інформації про подальші дії через Європейське середовище RIS.

5. Європейське середовище RIS щорічно інформує Комісію про обсяг отриманих відгуків та про те, як ці відгуки були оброблені.

## Стаття 9

### Правила щодо конфіденційності, безпеки інформації та обробки персональних даних

1. Держави-члени вживають необхідних технічних та організаційних заходів відповідно до чинного законодавства Союзу та національного законодавства для захисту інформації та записів RIS від небажаних подій або неправильного використання, включаючи неналежний доступ, зміну або втрату, а також для забезпечення конфіденційності комерційної та іншої конфіденційної інформації, що обмінюється відповідно до цієї Директиви.

2. Дані, що становлять персональні дані, як визначено у статті 4, пункті (1) Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради <sup>(\*4)</sup>, можуть оброблятися на основі цієї Директиви лише тією мірою, якою така обробка необхідна для роботи застосунків RIS, з метою забезпечення гармонізованих, сумісних та доступних RIS на внутрішніх водних шляхах у Союзі та сприяння стандартизованим інтерфейсам зі службами управління дорожнім рухом інших видів транспорту.

(\*4) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних та про вільний рух таких даних, що скасовує Директиву 95/46/ЄС (Загальний регламент про захист даних) (ОВ L 119, 4.5.2016, с. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

## Стаття 10

### Делеговані повноваження

1. Комісія має право приймати делеговані акти відповідно до статті 10а для внесення змін до Додатка I шляхом оновлення та перегляду мінімальних вимог до даних, враховуючи досвід, отриманий у процесі застосування цієї Директиви, та технічний прогрес у розробці технологій та застосувань RIS.

2. За відсутності відповідних та актуальних технічних специфікацій, або коли технічні специфікації, розроблені Європейським комітетом з розробки стандартів у сфері внутрішнього судноплавства (CESNI), не відповідають жодній із застосовних вимог, викладених у Додатку II, або коли зміни в процесі прийняття рішень CESNI або в інших елементах стандарту порушують інтереси Союзу, та якщо це належним чином обґрунтовано відповідним аналізом, Комісія має право приймати делеговані акти відповідно до статті 10а для внесення змін до Додатка III з метою забезпечення відповідних технічних специфікацій на основі принципів, викладених у Додатку II.

## Стаття 10а

### Здійснення делегування

1. Повноваження приймати делеговані акти надаються Комісії відповідно до умов, викладених у цій статті.

2. Повноваження приймати делеговані акти, зазначені у статті 10, надаються Комісії на період п'яти років з 1 січня 2026 року. Комісія складає звіт щодо делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного періоду. Делегування повноважень автоматично продовжується на періоди однакової тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не заперечують проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду».

3. Делегування повноважень, зазначене у статті 10, може бути скасовано Європейським Парламентом або Радою будь-коли. Рішення про скасування припиняє делегування повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності наступного дня після публікації рішення в Офіційному віснику Європейського Союзу або на пізнішу дату, зазначену в ньому. Воно не впливає на дійсність будь-яких делегованих актів, що вже набули чинності.

4. Перед прийняттям делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом, відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (3).

5. Щойно вона приймає делегований акт, Комісія одночасно повідомляє про нього Європейський Парламент та Раду.

6. Делегований акт, прийнятий відповідно до статті 10, набирає чинності лише за умови, що Європейський Парламент або Рада не висловили заперечень протягом двох місяців з моменту повідомлення Європейського Парламенту та Ради про цей акт, або якщо до закінчення цього терміну Європейський Парламент та Рада повідомили Комісію про свою відсутність заперечень. Цей термін може бути продовжений на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

## Стаття 11

### Процедура комітету

1. Комісії допомагає Комітет з питань внутрішнього водного транспорту. Цей комітет є комітетом у значенні Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради <sup>(\*5)</sup>.

2. У разі посилання на цей пункт застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) №182/2011.

Якщо комітет не надає висновку, Комісія не приймає проект імплементаційного акта, і застосовується третій підпункт статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

(\*5) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за здійсненням Комісією виконавчих повноважень (ОБ L 55, 28.2.2011, с. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

## 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.

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 12а**

### **Моніторинг**

Комісія повинна контролювати створення RIS у Союзі та звітувати перед Європейським Парламентом та Радою до 3 січня 2034 року. Звіт повинен містити аналіз впливу цієї Директиви на рівень інтеграції внутрішнього водного транспорту в загальний логістичний ланцюг та досліджувати потенціал нових цифрових інструментів для підвищення ефективності всієї мережі внутрішніх водних шляхів TEN-T.

## **Стаття 13**

### **Набрання чинності**

Ця Директива набирає чинності на двадцятий день після її публікації в Офіційному журналі Європейського Союзу.

## **Стаття 14**

### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам, які мають внутрішні водні шляхи, що підпадають під дію статті 2 Директиви 2005/44/ЄС.

Вчинено у Страсбурзі 07 вересня 2005 року.

Від імені Європейського Парламенту Президент J. BORRELL FONTELLES

Від імені Ради Президент С. CLARKE

## **ДОДАТОК І**

### **МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ДАНИХ**

Як зазначено у статті 4(3), пункті (а), зокрема, мають бути надані такі дані:

- (а) вісь водного шляху з позначенням кілометрів;
- (б) обмеження для суден або складів щодо довжини, ширини, осадки та повітряної осадки;
- (в) час роботи обмежувальних споруд, зокрема шлюзів та мостів;
- (г) прогнозований час очікування біля мостів, шлюзів та внутрішніх портів, у режимі реального часу, якщо це можливо;
- (е) розташування портів та місць перевантаження;

(f) довідкові дані для водомірів, що стосуються судноплавства;

(g) розташування та, якщо це можливо, поточна доступність інфраструктури альтернативного палива, включаючи берегове електропостачання.

Надана інформація має бути актуальною та, якщо це можливо, відображати ситуацію в режимі реального часу.

## **ДОДАТОК II**

### **ПРИНЦИПИ ТЕХНІЧНИХ СПЕЦИФІКАЦІЙ RIS**

#### **1. Загальні принципи**

Технічні специфікації RIS повинні відповідати таким загальним принципам:

(a) зазначення технічних вимог до планування, впровадження та експлуатаційного використання послуг та пов'язаних з ними систем;

(b) архітектура та організація RIS;

(c) рекомендації для суден щодо участі в RIS, для окремих послуг та для поетапного розвитку RIS.

#### **2. Система електронного відображення карт та інформації для внутрішнього судноплавства (ЕКДІС для внутрішнього судноплавства)**

Технічні специфікації, що встановлюються відповідно до статті 5 для системи електронного відображення карт та інформації для внутрішнього судноплавства (внутрішня ЕКДІС), повинні відповідати таким принципам:

(a) сумісність з морською системою електронного відображення карт та інформації (морська ЕКДІС) для полегшення руху суден внутрішнього водного шляху в зонах змішаного руху естуаріїв та руху море-ріка;

(b) визначення мінімальних вимог до обладнання внутрішнього ЕКДІС, а також мінімального вмісту електронних навігаційних карт з метою безпеки судноплавства, зокрема:

(i) високий рівень надійності та доступності обладнання внутрішнього ЕКДІС, що використовується;

(ii) стійкість обладнання внутрішнього ЕКДІС для того, щоб витримувати умови навколишнього середовища, які зазвичай панують на борту судна, без будь-якого погіршення якості чи надійності;

(iii) включення до електронної навігаційної карти всіх видів географічних об'єктів, наприклад, меж фарватерного шляху, берегових споруд та маяків, необхідних для безпечного судноплавства;

(iv) моніторинг електронної карти з накладеним радіолокаційним зображенням, коли вона використовується для керування судном;

(c) інтеграція актуальної інформації про глибину на фарватері в електронну навігаційну карту та відображення такої інформації стосовно заздалегідь визначеного або фактичного рівня води;

(d) інтеграція додаткової інформації, наприклад, від сторін, відмінних від компетентних органів, в електронну навігаційну карту та відображення такої інформації у внутрішній ECDIS без впливу на інформацію, необхідну для безпечного судноплавства;

(e) доступність електронних навігаційних карт для користувачів RIS;

(f) доступність даних для електронних навігаційних карт для всіх виробників додатків, за потреби за розумну плату, пов'язану з витратами;

(g) інтеграція актуальної інформації про час очікування на шлюзах, мостах та внутрішніх портах та відображення такої інформації у внутрішній ECDIS без впливу на інформацію, необхідну для безпечного судноплавства.

### **3. Електронні судові повідомлення**

Технічні специфікації для електронних судових звітів у внутрішньому судноплавстві відповідно до статті 5 повинні відповідати таким принципам:

(a) сприяння електронному обміну даними між компетентними органами держав-членів, між учасниками внутрішнього, а також морського судноплавства та мультимодальних перевезень, де задіяне внутрішнє судноплавство;

(b) використання стандартизованого транспортного повідомлення для обміну повідомленнями між судном та органом влади, між органами влади та між органами влади з метою досягнення сумісності з морським судноплавством;

(c) використання міжнародно прийнятих списків кодів та класифікацій, можливо, доповнених додатковими потребами внутрішнього судноплавства;

(d) використання унікального європейського ідентифікаційного номера судна.

### **4. Повідомлення судноводіям**

Технічні специфікації повідомлень судноводіям відповідно до статті 5, зокрема щодо інформації про фарватер, інформації про рух суден та управління рухом, а також планування рейсів на внутрішніх водних шляхах, повинні відповідати таким принципам:

(a) стандартизована структура даних з використанням попередньо визначених текстових модулів та високою мірою кодування, щоб забезпечити автоматичний переклад найважливішого вмісту іншими мовами та полегшити інтеграцію повідомлень капітанам у системи планування рейсів;

(b) сумісність стандартизованої структури даних зі структурою даних внутрішньої ECDIS для полегшення інтеграції повідомлень капітанам у внутрішні ECDIS;

(c) узгодження з технічними специфікаціями для навігації та планування рейсів на внутрішніх водних шляхах для забезпечення узгодженості наданої інформації.

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

Технічні специфікації систем виявлення та відстеження суден відповідно до статті 5 повинні відповідати таким принципам:

(a) специфікація вимог щодо систем та стандартних повідомлень, а також процедур, щоб їх можна було надавати автоматизованим способом;

(b) розмежування між системами, що відповідають вимогам тактичної інформації про рух транспорту, та системами, що відповідають вимогам стратегічної інформації про рух транспорту, як щодо точності позиціонування, так і щодо необхідної частоти оновлення;

(c) опис відповідних технічних систем для відстеження та трасування суден, таких як Inland AIS (система автоматичної ідентифікації внутрішнього судноплавства);

(d) сумісність форматів даних з морською системою AIS.

## **6. Принципи функціонування Європейського середовища RIS**

Технічні специфікації Європейського середовища RIS відповідно до статті 5 повинні відповідати таким принципам:

- (a) діяти як єдине цифрове вікно для внутрішнього судноплавства;
- (b) гармонізована єдина точка доступу до актуальної та, якщо можливо, інформації в режимі реального часу про стан фарватерів для безпечного та сталого судноплавства, планування рейсів та портових операцій вздовж TEN-T;
- (c) забезпечити мультимодальні транспортні ланцюги, забезпечуючи при цьому належний рівень захисту даних;
- (d) високий рівень точності даних для безперебійного обміну даними між відповідними користувачами RIS вздовж TEN-T (в межах та за межами Союзу);
- (e) зручний інтерфейс із зручними, корисними та практичними функціями, такими як можливість збереження профілів;
- (f) гармонізована єдина точка звітності відповідно до принципу «лише один раз», також для міжнародних рейсів;
- (g) пов'язуватися з іншими системами, використовуючи інформаційні, комунікаційні, навігаційні або технології позиціонування/локалізації, з метою ефективного управління інфраструктурою, мобільністю та трафіком у межах TEN-T та надання послуг із доданою вартістю громадянам та операторам, включаючи системи для безпечного, надійного, екологічно безпечного та ефективного використання TEN-T;
- (h) збирати та повідомляти анонімізовані та агреговані дані про використання, які можна використовувати для моніторингу впровадження RIS, включаючи щонайменше кількість користувачів RIS, доступність даних у європейському середовищі RIS, підключення та кількість обмінів з іншими цифровими системами або платформами;
- (i) забезпечувати заходи з кібербезпеки.

## **7. Доступність даних для інших цифрових систем або платформ**

Технічні специфікації для обміну даними з іншими цифровими системами або платформами, відповідно до статті 5, повинні відповідати таким принципам:

- (a) базуватися на функціональних можливостях, що надаються Європейським середовищем RIS;
- (b) сприяння електронному обміну даними між технологіями RIS та базами даних і системами, що використовуються іншими видами транспорту, через відповідні канали передачі даних та інтерфейси;
- (c) специфікація вимог щодо інших цифрових систем або платформ, а також процедур автоматизованого обміну даними;
- (d) обмін інформацією в режимі реального часу, зокрема, для даних, критично важливих за часом;
- (e) забезпечення безпечного обміну інформацією відповідно до комплексної системи контролю доступу на основі прав;
- (f) передбачати систему обміну даними, яка дозволить майбутній розвиток та зв'язки з додатковими системами за потреби, включаючи обмін з майбутнім Європейським простором даних мобільності та будь-якою іншою системою, призначеною для сприяння інноваціям у мультимодальних перевезеннях.

## **8. Дані для навігації та планування рейсів внутрішніми водними шляхами**

Технічні специфікації для даних для навігації та планування рейсів внутрішніми водними шляхами відповідно до статті 5 повинні відповідати таким принципам:

(а) надання актуальної інформації через регулярні проміжки часу та принаймні тоді, коли відбуваються суттєві зміни в ситуації на фарватері, які можуть вплинути на навігацію;

(b) охоплювати принаймні таку інформацію:

(i) прогнозований час очікування на шлюзах, (пересувних) мостах, внутрішніх портах;

(ii) дані про європейську мережу водних шляхів, необхідні для навігації та планування рейсів внутрішніми водними шляхами та що охоплюють принаймні мінімальні вимоги до даних, викладені в Додатку I;

(iii) рівень води, найменша проміряна глибина, вертикальний просвіт, стан загородження, якщо воно блокує навігацію, режим, прогнозований рівень води, найменша проміряна прогнозована глибина;

(iv) льодова ситуація та пов'язані з нею попередження про судноплавність або інші екстремальні погодні умови;

(v) години роботи шлюзів, (пересувних) мостів, внутрішніх портів.

(c) надання інформації через внутрішні ECDIS, повідомлення капітанам та Європейське середовище RIS, за потреби.

## **ДОДАТОК III ТЕХНІЧНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ ДЛЯ RIS**

Технічні специфікації, що застосовуються до RIS, викладені в останньому виданні Європейського стандарту для річкових інформаційних послуг (ES-RIS), прийнятого CESNI.»

*ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj> ISSN 1977-0677 (електронне видання)*

### **Стаття 2**

#### **Транспозиція**

1. Держави-члени, які мають внутрішні водні шляхи та внутрішні порти, що підпадають під дію Директива (ЄС) Європейського Парламенту та Ради 2025/2482 від 26 листопада 2025 року, повинні ввести в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання цієї Директиви, до 2 січня 2029 року. Вони повинні негайно повідомити про це Комісію.

2. Коли держави-члени приймають ці заходи, вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким посиланням під час їх офіційної публікації. Способи здійснення такого посилання встановлюються державами-членами.

3. Держави-члени повинні повідомити Комісії текст основних заходів національного законодавства, які вони приймають у сфері, що охоплюється цією Директивою.

### **Стаття 3**

#### **Набрання чинності**

Ця Директива набирає чинності на двадцятий день після її публікації в Офіційному журналі Європейського Союзу.

## Стаття 4 Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам, які мають внутрішні водні шляхи, що підпадають під дію статті 2 Директиви 2005/44/ЄС.

Вчинено у Страсбурзі 26 листопада 2025 року.

Від імені Європейського Парламенту Президент Р. МЕТСОЛА

Від імені Ради Президент М. Б'ЄРРЕ

(1) ОВ С, С/2024/4064, 12.07.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj>.

(2) Позиція Європейського Парламенту від 7 жовтня 2025 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та рішення Ради від 27 жовтня 2025 року.

(3) Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні служби (RIS) на внутрішніх водних шляхах у Співтоваристві (ОВ L 255, 30.09.2005, с. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

(4) Регламент (ЄС) 2024/903 Європейського Парламенту та Ради від 13 березня 2024 року, що встановлює заходи для забезпечення високого рівня сумісності державного сектору в усьому Союзі (Закон про сумісну Європу) (ОВ L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj>).

(5) Регламент (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.06.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

(6) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2019/1239 від 20 червня 2019 року про створення єдиного європейського морського вікна та скасування Директиви 2010/65/ЄС (ОВ L 198, 25.7.2019, с. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

(7) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2020/1056 від 15 липня 2020 року про електронну інформацію про вантажні перевезення (ОВ L 249, 31.7.2020, с. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

(8) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2016/679 від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних та про вільний рух таких даних, що скасовує Директиву 95/46/ЄС (Загальний регламент про захист даних) (ОВ L 119, 4.5.2016, с. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

(9) Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за здійсненням Комісією імплементаційних повноважень (ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

(10) Регламент (ЄС) 2018/1725 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2018 року про захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних установами, органами, службами та агентствами Союзу та про вільний рух таких даних, а також про скасування Регламенту (ЄС) № 45/2001 та Рішення № 1247/2002/ЄС (ОВ L 295, 21.11.2018, с. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

(11) Директива 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 липня 2002 року щодо обробки персональних даних та захисту конфіденційності в секторі електронних комунікацій (Директива про конфіденційність та електронні комунікації) (ОВ L 201, 31.7.2002, с. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

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

(13) Директива (ЄС) 2016/1629 Європейського Парламенту та Ради від 14 вересня 2016 року, що встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього водного транспорту, вносить зміни до Директиви 2009/100/ЄС та скасовує Директиву 2006/87/ЄС (ОВ L 252, 16.9.2016, с. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).