



Bruxelles, le 11 juin 2024
(OR. en)

10824/24

**Dossier interinstitutionnel:
2024/0011(COD)**

**TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	6008/24
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 31 janvier 2024, la Commission a transmis la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil.
2. La proposition porte sur une modification de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires¹.

¹ JO L 255 du 30.9.2005, p. 152.

3. La directive 2005/44/CE établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de services d'informations fluviale harmonisés, interopérables et ouverts¹ visant à rendre le transport par voies navigables intérieures plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement. Elle définit les exigences générales relatives aux modalités de mise en place des SIF par les États membres, les domaines dans lesquels des normes doivent être élaborées et les principes à respecter.
4. La Commission a procédé à une évaluation ex post² de la directive en 2021. Ses conclusions ont fait apparaître que le déploiement des SIF reste lent et fragmenté, ce qui entrave la compétitivité et la sécurité du secteur et freine sa contribution aux objectifs du pacte vert pour l'Europe.
5. La révision de la directive vise à remédier aux problèmes constatés. Elle poursuit trois grands objectifs:
 - garantir la disponibilité des données SIF et des normes harmonisées;
 - faciliter l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne multimodale;
 - garantir une adoption plus large et une plus grande interopérabilité des solutions numériques et répondre aux préoccupations en matière de protection des données.
6. La Commission a adopté la proposition dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT). La proposition est fondée sur les résultats d'une analyse d'impact³ qui a été étayée par une étude d'appui externe.

¹ Les services d'information fluviale (SIF) sont des services et fonctionnalités avancés qui se rapportent principalement à des aspects de la navigation intérieure liés au trafic ou au transport. Les services liés au trafic sont les informations sur les chenaux, les informations sur le trafic, la gestion du trafic, le suivi du trafic et l'atténuation des catastrophes; les services liés au transport sont la planification des voyages, la gestion des ports et des terminaux, la gestion du fret et des flottes, les statistiques et les redevances d'infrastructure pour les voies navigables intérieures.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

7. Le 17 avril 2024, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M. Tom Berendsen (PPE, Pays-Bas) rapporteur.
8. Le 24 avril 2024, le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition¹. Le 9 février 2024, le Comité européen des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

III. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

9. Le groupe "Transports maritimes" a examiné la proposition au cours de six réunions, dont la première s'est tenue en février 2024. Toutes les délégations ont exprimé leur soutien général aux objectifs de la proposition de la Commission consistant à rendre le transport par voies navigables intérieures plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement. Le groupe a examiné la proposition en détail et a examiné plusieurs propositions de compromis présentées par la présidence.
10. Lors de sa réunion du 5 juin, le Comité des représentants permanents a confirmé qu'il soutenait la dernière version du compromis et a recommandé au Conseil de dégager une orientation générale lors de la session du Conseil TTE (Transports) du 18 juin 2024.
11. Un certain nombre de modifications ont été apportées à la proposition de la Commission. Nombre de ces modifications visent à clarifier le traitement des données à caractère personnel et à assurer une cohérence au niveau technique. D'autres modifications de fond, exposées ci-dessous, sont également à noter.
12. La Commission a proposé d'étendre le champ d'application de la directive à toutes les voies navigables qui font partie du réseau transeuropéen de transport RTE-T. Par conséquent, la directive deviendrait applicable à plusieurs États membres qui n'ont jusqu'à présent pas mis en œuvre les SIF parce qu'ils ne sont pas directement reliés aux voies navigables d'autres États membres. Dans leur situation particulière, les opérations de navigation intérieure sont essentiellement nationales et ne comportent pas d'aspect transfrontalier. Ces États membres ont remis en question la valeur ajoutée de la mise en œuvre de SIF; selon leur estimation, cela entraînerait des coûts et une charge administrative considérables, sans aucun avantage pour le marché intérieur ou le fonctionnement général du système de transport. Souvent, les opérations de navigation intérieure sont déjà couvertes par les systèmes maritimes en place

¹ 10350/24

dans ces pays. En outre, il convient de noter que l'analyse d'impact réalisée par la Commission n'a pas tenu compte des conséquences financières et administratives de cette extension du champ d'application.

13. C'est pourquoi le libellé de l'article 2 a été revu: la directive continuera de s'appliquer sur les voies navigables intérieures et aux ports intérieurs qui font partie du réseau transeuropéen de transport et qui sont *directement reliés* aux voies navigables intérieures et aux ports intérieurs d'un autre État membre (et qui font également partie du RTE-T). La disposition figurant actuellement à l'article 2, paragraphe 2, qui permet aux États membres d'appliquer la directive, sur une base volontaire, sur les voies navigables intérieures qui ne relèvent pas de son champ d'application, reste inchangée.
14. Le lien direct entre les SIF et les systèmes informatiques d'autres modes, tels que l'EMSW et les eFTI, a été supprimé dans le texte à la demande de plusieurs États membres et clarifié dans un considérant.
15. Le mécanisme de traitement des plaintes proposé par la Commission (article 8 *bis*) a été jugé trop contraignant par la plupart des États membres. De tels mécanismes existent déjà au niveau national et de nombreuses délégations se sont dites préoccupées par la surcharge administrative qui serait associée à une telle disposition; plusieurs États membres ont même estimé que le texte proposé porterait atteinte à l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité. L'article a donc été supprimé.
16. Les États membres n'ont pas soutenu la proposition de la Commission visant à permettre la mise à jour de l'annexe I au moyen d'un acte délégué. L'annexe en question dresse la liste des données pertinentes qui doivent être fournies aux utilisateurs des SIF et toute modification de cette liste pourrait avoir des conséquences financières importantes. D'autre part, la nécessité d'une telle procédure simplifiée n'est pas vraiment fondée, puisque, au cours des 19 années écoulées depuis l'adoption de la directive initiale, il n'y a pas eu lieu de mettre cette liste à jour.
17. Enfin, le délai de transposition proposé par la Commission (un an après l'entrée en vigueur de la directive modificative) serait porté à trois ans.

18. La proposition était accompagnée d'une analyse d'impact¹. Cette analyse d'impact a été présentée et examinée de manière approfondie lors d'une réunion du groupe. Les observations formulées portaient principalement sur les implications de l'extension proposée du champ d'application de la directive.
19. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve de procédure sur toutes les modifications de sa proposition.

IV. ACTION REQUISE DU CONSEIL

20. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une *orientation générale* sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires, sur la base du texte figurant à l'annexe de la présente note.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF)
harmonisés sur les voies navigables communautaires**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
après consultation du Comité des régions,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil² établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union. Le déploiement des SIF sur les voies navigables contribue à la sécurité et à l'efficacité du transport par voies navigables intérieures et, en fin de compte, à sa durabilité, en augmentant les performances des opérations par voies navigables intérieures.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2005/44/CE, le secteur de la navigation intérieure bénéficie de la fourniture de SIF harmonisés. Toutefois, le niveau d'harmonisation varie d'un État membre à l'autre, tandis que le processus d'introduction des spécifications nécessaires s'est révélé long. Dans le même temps, le pacte vert pour l'Europe³ appelle à poursuivre le développement d'une mobilité multimodale automatisée et connectée, et les SIF devraient être adaptés pour relever ces nouveaux défis. En outre, la stratégie de mobilité durable et intelligente⁴ propose la révision de la directive 2005/44/CE parmi ses mesures visant à promouvoir la création d'un système de transport véritablement intelligent, l'allocation efficace des capacités et la gestion du trafic. Le plan d'action NAIADES III⁵ indique que, pour soutenir la réalisation de l'objectif d'intégration des voies navigables intérieures dans un système homogène de SIF harmonisés d'ici à 2030, des révisions du cadre juridique des SIF viseront à contribuer à combler les écarts d'harmonisation et d'interopérabilité par rapport aux autres modes de transport, ainsi qu'à améliorer la disponibilité, la réutilisation et l'interopérabilité des systèmes numériques, conformément à la stratégie européenne pour les données⁶. Ces changements et évolutions ainsi que l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE devraient être pris en compte lors de l'adaptation des SIF.
- (3) Afin d'adopter une approche cohérente de l'interopérabilité dans le secteur des services publics, il convient, lors de la mise en place de l'environnement européen des SIF et d'autres solutions relevant du champ d'application du présent acte, de suivre les principes établis par le dernier cadre d'interopérabilité européen (EIF)⁷, conformément à l'article 6 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des mesures destinées à assurer un niveau élevé d'interopérabilité du secteur public dans l'ensemble de l'Union (règlement pour une Europe interopérable)⁸.

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) Le règlement (UE) n° 1315/2013⁹ fixe des exigences pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)¹⁰ qui ont pour but d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et vise à garantir que les mêmes services de haute qualité sont disponibles et compatibles avec les systèmes utilisés dans d'autres modes de transport le long de ce réseau.
- (5) Étant donné que, dans leur majorité, les trajets des bateaux de navigation intérieure ont un caractère international, les SIF devraient se concentrer sur les voies navigables intérieures qui font partie du RTE-T et sont directement reliées aux voies navigables intérieures d'un autre État membre faisant partie du RTE-T, et revêtent donc une grande importance pour l'Union. Les États membres devraient pouvoir continuer à étendre, sur une base volontaire, les exigences en matière de SIF à des parties de leur réseau de voies navigables intérieures autres que celles incluses dans le RTE-T afin de tenir compte des spécificités nationales. Les États membres devraient également pouvoir fournir des SIF dans un cadre transfrontalier, par le biais de l'un des deux États membres concernés. Les autorités compétentes des États membres coopèrent aux fins de la fourniture de ces SIF sur les voies navigables intérieures transfrontalières.
- (5 bis) En raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, la coopération entre l'Union et la Russie dans le domaine des SIF n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. En conséquence, la coopération transfrontalière avec la Russie en matière de SIF n'est plus une priorité sur le territoire des États membres.

⁹ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ La politique de l'UE relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un instrument essentiel pour le développement d'infrastructures de transport cohérentes, efficaces, multimodales et de qualité dans l'ensemble de l'UE. Le RTE-T englobe les voies ferrées, les voies navigables intérieures, les voies de navigation maritime à courte distance et les routes reliant les nœuds urbains, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et les terminaux.

- (6) L'expérience acquise dans le cadre de l'application de la directive 2005/44/CE a montré l'importance de renforcer les spécifications techniques concernant la fourniture de données sur la planification de la navigation et des voyages, afin d'améliorer la qualité et l'actualité des informations fournies aux utilisateurs des SIF. Le système européen de gestion des données de référence (ERDMS), qui contient les données de référence et les listes de codes nécessaires au bon fonctionnement des SIF, est mis en place et géré actuellement par la Commission. À l'avenir, le fonctionnement de l'ERDMS pourrait être transféré à un tiers.
- (7) La mise à disposition des utilisateurs des SIF, pendant la navigation, d'informations actualisées et précises sur l'état du chenal et de points spécifiques tels que les ponts, les écluses et les ports intérieurs, devrait améliorer l'efficacité globale du secteur de la navigation intérieure. Les SIF devraient donc inclure des échanges de données à jour avec les systèmes de gestion semi-automatisée et entièrement automatisée des systèmes d'infrastructures (écluses, ponts mobiles), ainsi qu'avec les systèmes d'information portuaires des ports intérieurs.
- (8) Pour permettre l'interconnexion des SIF avec la chaîne logistique, il importe que les informations soient partagées non seulement entre les utilisateurs du transport fluvial (par exemple par les systèmes d'information portuaires des ports intérieurs et les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure), mais aussi avec les systèmes et applications des autres modes de transport. Les guichets uniques maritimes nationaux (MNSW) au sein du système de guichet unique maritime européen (EMSW^e)¹¹ devraient permettre l'harmonisation des déclarations des navires dans le cadre du transport maritime dans l'ensemble de l'Union. L'échange d'informations relatives au trafic, telles que les heures d'arrivée et de départ, garantirait l'interopérabilité, la multimodalité et une intégration harmonieuse du transport par voies navigables intérieures dans l'ensemble de la chaîne logistique. Les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) devraient servir de base à l'échange d'informations sur les cargaisons de marchandises dangereuses et de déchets entre les utilisateurs des SIF, si nécessaire. Les SIF devraient alors faciliter les liens avec les systèmes et plateformes numériques des autres modes de transport et mettre les informations à leur disposition.

¹¹ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) L'échange d'informations entre les bateaux de navigation intérieure et les ports intérieurs, par exemple sur la disponibilité des installations portuaires, les horaires d'exploitation ou les informations sur les bateaux et les cargaisons, n'est pas toujours optimal, ce qui a une incidence sur l'efficacité des opérations de navigation intérieure. Les informations sur la disponibilité d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports revêtent une importance particulière pour promouvoir les performances environnementales du secteur. Afin de simplifier et de dynamiser l'échange de ces informations et d'améliorer l'efficacité globale du secteur, il importe que ces échanges soient pleinement pris en charge par les SIF et que les spécifications techniques nécessaires soient élaborées.
- (10) L'utilisation d'une plateforme numérique unique devrait simplifier la fourniture des SIF, améliorer l'efficacité des opérations de navigation intérieure et réduire la charge pesant sur les prestataires et les utilisateurs de SIF. Cette plateforme (ci-après l'"environnement européen des SIF") devrait soutenir les services concernés, constituer un point central pour l'échange d'informations SIF dans le secteur des voies navigables intérieures ainsi qu'avec les autres modes de transport, et devenir par conséquent l'infrastructure numérique dorsale pour la fourniture de SIF dans l'Union. Les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de l'exploitation de l'environnement européen des SIF. Ces autorités sont responsables du traitement aux fins du fonctionnement de l'environnement européen des SIF.
- (11) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en place de l'environnement européen des SIF, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de la définition du cadre pour le développement et le fonctionnement de la plateforme. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹².
- (11 bis) La coopération avec les pays tiers, en particulier les pays voisins, est pertinente pour assurer la connexion et l'interopérabilité entre l'environnement européen des SIF et les SIF nationaux de ces pays tiers.

¹² Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11 *ter*) Les États membres, le cas échéant en coopération avec l'Union, devraient encourager les capitaines, exploitants, agents ou propriétaires des bateaux circulant sur leurs voies navigables intérieures, ainsi que les chargeurs ou les propriétaires des marchandises transportées à bord de ces bateaux à utiliser pleinement les services fournis en vertu de la présente directive.
- (12) Les États membres sont encouragés à mettre en place une procédure efficace pour le traitement des plaintes. Les autorités des États membres sont incitées à coopérer lorsqu'elles traitent les plaintes portant sur des aspects transfrontaliers (par exemple, des normes incompatibles en matière de communication d'informations sur les bateaux), étant donné que 75 % des opérations par voies navigables intérieures comprennent des voyages internationaux. Tout traitement des plaintes au titre de la présente directive devrait être sans préjudice de la compétence des autorités de contrôle en vertu du droit de l'Union et des États membres, y compris le règlement (UE) 2016/679¹³ et le règlement (UE) 2018/1725¹⁴.
- (13) L'élaboration des spécifications techniques devrait obéir à un ensemble de principes (en particulier ceux mentionnés à l'annexe II) afin de garantir la mise en œuvre correcte et harmonisée des dispositions de la directive 2005/44/CE. Ces principes devraient décrire les principaux éléments que chaque composante SIF devrait inclure.
- (14) Ces exigences et spécifications techniques relatives aux SIF devraient garantir, en particulier, que les données SIF qui constituent des données à caractère personnel en vertu du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ne peuvent être traitées qu'en conformité avec un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits qui attribue des fonctionnalités assignées, que toutes les autorités compétentes peuvent avoir immédiatement accès à ces données, conformément à leurs compétences réglementaires respectives, que des mesures techniques et organisationnelles appropriées sont mises en œuvre pour garantir que le traitement par des moyens électroniques des données à caractère personnel peut être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ et au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du

¹³ JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

¹⁴ JO L 295 du 21.11.2018, p. 39.

¹⁵ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Conseil¹⁶, notamment à des fins de protection contre les violations de données à caractère personnel, et que le traitement des informations commerciales sensibles peut être effectué d'une manière qui respecte la confidentialité de ces informations.

- (15) Afin d'assurer la navigation sûre et optimale des bateaux sur les voies navigables intérieures, les États membres devraient être informés de l'emplacement de tous les bateaux de navigation intérieure, y compris par l'utilisation de données de systèmes d'identification automatique (AIS). Les États membres devraient également échanger des informations relatives aux SIF afin d'accroître leur efficacité et de réduire les exigences en matière de notification. Lorsque la transmission et l'échange d'informations relatives aux SIF à ces fins impliquent le traitement de données à caractère personnel, et notamment le traitement de noms ou de données de localisation lorsqu'elles permettent d'identifier une personne, directement ou indirectement, les États membres devraient garantir la licéité du traitement de ces données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE, le cas échéant.
- (16) [...]
- (17) Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de normes internationales pertinentes et actualisées à même de garantir la sécurité de la navigation, ou lorsque des modifications ou l'issue du processus décisionnel du comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) compromettraient les intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe III de la directive 2005/44/CE visant à fournir des spécifications techniques appropriées pour les SIF, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de la directive 2005/44/CE, dans le but de préserver les intérêts de l'Union.

¹⁶ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) L'expérience tirée de la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE montre que la durée d'introduction et de mise à jour des spécifications techniques a été longue, ce qui a eu une incidence sur les performances du secteur. C'est pourquoi il est important de modifier le processus d'introduction des spécifications techniques.
- (19) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ a introduit un tel processus sur la base des spécifications techniques élaborées par le CESNI. Sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), qui est ouverte aux experts de tous les États membres, le CESNI¹⁸ est chargé d'élaborer les spécifications techniques dans le domaine de la navigation intérieure. L'expérience a montré que le CESNI a élaboré et mis à jour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure de manière organisée et en temps utile. Compte tenu de l'expertise du CESNI et de l'expérience dans la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/1629, une approche similaire devrait être appliquée concernant la directive 2005/44/CE.
- (20) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité dans le domaine de la navigation intérieure, d'assurer la fourniture des SIF et de tenir compte des progrès scientifiques et techniques et des autres évolutions dans le secteur, la référence aux spécifications techniques applicables aux services d'information fluviale, à savoir le standard européen pour les services d'information fluviale (ES-SIF) devrait, sous réserve de conformité aux principes de l'annexe II, faire partie intégrante, mais pas essentielle, de la directive 2005/44/CE, et être tenue à jour. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes modifiant l'annexe III de la directive 2005/44/CE en vue de mettre à jour la référence à la version la plus récente de la norme ES-RIS et d'en fixer la date d'application, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

¹⁷ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

¹⁸ Le CESNI a été créé en vertu de la résolution 2015-i-3 de la CCNR.

- (21) Lors de l'adoption d'actes délégués, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹⁹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (22) Le comité compétent en matière de certificats de conduite pour le transport de marchandises et de personnes par voie navigable visé à l'article 11 de la directive 2005/44/CE a été supprimé. En lieu et place, le comité de navigation intérieure, qui dispose d'une expertise en matière de normes et de spécifications techniques dans le secteur de la navigation intérieure, est pertinent pour assister la Commission au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁰ en ce qui concerne les SIF. En outre, cette directive introduit des modifications à l'article 5 et à l'article 12 de la directive 2005/44/CE relativement à la procédure de comité qui doivent être prises en compte dans un article mis à jour. Il convient dès lors de modifier l'article 11 de la directive 2005/44/CE pour tenir compte de ces changements.
- (23) Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la directive 2005/44/CE devrait pouvoir faire référence à des normes internationales sans les répéter à l'intérieur du cadre juridique de l'Union.
- (24) Les SIF étant établis dans l'Union depuis 2005, les États membres ont acquis une expérience considérable de leur développement et de leur mise en œuvre. Les spécifications techniques nécessaires au fonctionnement des SIF figurent en outre à l'annexe III de la directive 2005/44/CE. Aussi convient-il de supprimer l'article 12, paragraphe 2, de la directive 2005/44/CE. Par ailleurs, en modifiant le champ d'application de la directive 2005/44/CE afin de mettre l'accent sur le RTE-T, l'exigence de mise en œuvre des SIF devient applicable

¹⁹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstitut/2016/512/oj.

²⁰ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

aux voies navigables les plus importantes, créant ainsi un réseau de transport fiable. Il convient par conséquent de supprimer l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2005/44/CE.

- (25) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à établir un cadre pour la fourniture de services d'information fluviale (SIF) dans l'Union, de définir des règles relatives à la mise en place, au fonctionnement et aux spécifications techniques des SIF. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne.
- (26) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil et a rendu un avis le 20 mars 2024²¹.
- (27) Il y a donc lieu de modifier la directive 2005/44/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

²¹ JO C [...] du [...], p. [...].

Article premier

Modifications de la directive 2005/44/CE

La directive 2005/44/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

Objet

1. La présente directive établit le cadre du déploiement et de l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union afin de soutenir le développement des transports par voies navigables intérieures dans le but d'en renforcer la sécurité, l'efficacité et le caractère durable, et de faciliter les interfaces avec les autres modes de transport.
2. La présente directive fournit un cadre pour l'établissement et le développement ultérieur des prescriptions, spécifications et conditions techniques permettant d'offrir des SIF harmonisés, interopérables et accessibles sur les voies navigables intérieures de l'Union et de faciliter des interfaces normalisées avec les services de gestion du trafic des autres modes de transport."

- 2) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- "1. La présente directive s'applique à la mise en œuvre et au fonctionnement des SIF sur toutes les voies navigables intérieures et dans tous les ports intérieurs des États membres qui font partie du réseau transeuropéen de transport, tels que définis et énumérés aux annexes I et II du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil²² et qui sont directement reliés aux voies navigables intérieures et aux ports intérieurs d'un autre État membre faisant partie du réseau transeuropéen de transport, tels que définis et énumérés aux annexes I et II dudit règlement."

²² Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) À l'article 3, les points suivants sont ajoutés:

"h *bis*) "réseau transeuropéen de transport (RTE-T)", les voies navigables intérieures au sens de l'annexe I du règlement (UE) n° 1315/2013;

h *ter*) [...];

h *quater*) [...];

h *quinquies*) [...];

h *sexies*) "système européen de gestion des données de référence (ERDMS)", un point d'accès unique (bibliothèque) aux données de référence et aux listes de codes qui sont utilisées par les applications informatiques du transport par voies navigables intérieures. Il ne comprend pas les données de réseau conformément aux annexes I et III fournies par l'État membre;

h *septies*) "système informatique portuaire", une plateforme électronique pour l'échange d'informations entre les parties prenantes publiques et privées afin de garantir le bon déroulement des processus portuaires et logistiques;

h *octies*) "système intelligent d'infrastructures de navigation intérieure", une plateforme électronique à l'appui de la gestion semi-automatisée et entièrement automatisée des infrastructures de navigation intérieure dans les écluses et les ponts mobiles du RTE-T, exploitée par les autorités publiques chargées de la gestion des voies navigables;

h *nonies*) "environnement européen des SIF", une plateforme électronique à point d'accès unique alimentée par des informations SIF nationales destinées aux utilisateurs des SIF et fournissant des liens vers la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations;

h *decies*) "port intérieur", un port de navigation intérieure du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013."

- 4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

"Article 4

Mise en place des SIF

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les SIF sur les voies navigables intérieures et dans les ports intérieurs relevant des dispositions de la présente directive.
2. Les États membres développent les SIF de manière à ce que l'application SIF soit efficace, déployable et interopérable et à même d'interagir avec d'autres applications SIF et avec les systèmes d'autres modes de transport, tout en fournissant des interfaces avec les systèmes de gestion des transports et les activités commerciales.
3. Afin de mettre en place les SIF, les États membres:
 - a) veillent à ce que toutes les données pertinentes soient fournies aux utilisateurs des SIF en ce qui concerne la planification de la navigation et des voyages sur les voies navigables intérieures. Ces données de réseau, définies à l'annexe I, sont à jour et fournies au minimum dans un format électronique commun accessible, conformément à l'annexe III;
 - b) veillent à ce que les utilisateurs des SIF disposent, en plus des données visées au point a), de cartes électroniques adaptées à la navigation pour toutes leurs voies navigables et ports intérieurs compris dans le RTE-T;
 - c) habilite les autorités compétentes, pour autant que la réglementation nationale ou internationale exige une notification des bateaux, à recevoir des comptes rendus électroniques de toutes les données que doivent fournir les bateaux. Pour les transports transfrontaliers, la transmission de l'intégralité de ces données entre les autorités compétentes des États voisins est rendue possible avant l'arrivée des bateaux à la frontière;

- d) veillent à ce que les avis aux capitaines, en ce compris les informations relatives au niveau d'eau (ou tirant d'eau maximum autorisé) et au gel sur leurs voies navigables, soient fournis sous la forme de messages normalisés, encodés et téléchargeables. Le message normalisé contient au moins les informations nécessaires à une navigation sûre. Les avis aux capitaines sont à jour et fournis au minimum dans un format électronique commun accessible;
- e) [...];
- e *bis*) veillent à ce que les données de réseau dans l'environnement européen des SIF soient actualisées en fournissant sans tarder toutes les données de réseau nécessaires définies aux annexes I et III;
- f) font en sorte que les informations relatives au trafic, au minimum, soient mises à la disposition des systèmes électroniques d'échange d'informations établis par le droit de l'Union et utilisés dans les autres modes de transport au moyen d'interfaces, en respectant les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 7, le cas échéant;
- g) [...];
- h) veillent à ce que des interfaces normalisées conformément aux annexes II et III soient mises à la disposition des systèmes d'information portuaires des ports intérieurs, y compris, entre autres, en ce qui concerne la disponibilité d'infrastructures pour carburants alternatifs, et en particulier les installations requises en vertu de l'article 10 du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil²³;
- i) veillent à ce que des interfaces normalisées conformément aux annexes II et III soient mises à la disposition des autres systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure aux fins de la gestion du trafic fluvial.

²³ Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Les États membres s'acquittent des obligations visées au présent paragraphe conformément aux exigences et principes définis aux annexes I et II.

4. Les autorités compétentes des États membres établissent des centres SIF en fonction des besoins régionaux.
5. Les États membres créent, réglementent, exploitent, utilisent et gèrent conjointement un environnement européen des SIF fournissant des services relatifs aux chenaux, aux infrastructures, au trafic et aux transports et communiquent les données nécessaires. L'environnement européen des SIF est accessible à tous les utilisateurs des SIF et constitue la principale plateforme d'échange d'informations relatives aux SIF. Il contient des interfaces pour les connexions avec les systèmes des autres modes de transport et des ports intérieurs. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes responsables de l'environnement européen des SIF.
6. La Commission adopte des actes d'exécution qui établissent les caractéristiques, les fonctions et les procédures opérationnelles de l'environnement européen des SIF et désignent l'entité chargée de son fonctionnement, sur la base des principes applicables aux spécifications techniques SIF énoncés à l'annexe II, point 7, afin de garantir leur mise en œuvre uniforme dans l'ensemble de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.
7. Aux fins de l'utilisation du système automatique d'identification (AIS), l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) conclu à Bucarest le 12 avril 2012 dans le cadre du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) est applicable.
8. [...].
9. La Commission prend les mesures nécessaires pour contrôler l'interopérabilité, la fiabilité, la disponibilité et la sécurité des SIF."

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Spécifications techniques

1. Afin de soutenir les SIF et de garantir l'interopérabilité de ces services conformément à l'article 4, paragraphe 2, les spécifications techniques visées à l'annexe III en accord avec les principes énoncés à l'annexe II, s'appliquent en particulier dans les domaines suivants:
 - a) système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur);
 - b) notification électronique des bateaux;
 - c) avis aux capitaines;
 - d) systèmes de repérage et de suivi des bateaux;
 - e) compatibilité de l'équipement nécessaire pour l'utilisation des SIF;
 - f) exploitation de l'environnement européen des SIF;
 - g) interconnexion et échange d'informations avec les bases de données de l'Union (ERDMS);
 - h) interface normalisée pour les plateformes informatiques des autres modes de transport;
 - i) interface normalisée pour les systèmes d'information portuaires et avec les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure;
 - j) données relatives à la planification de la navigation et des voyages."

5 bis) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

Positionnement par satellite

Aux fins des SIF, qui requièrent un positionnement exact, l'utilisation de systèmes de positionnement et de navigation par satellite est recommandée, comme les services de navigation fournis par Galileo, notamment le service haute précision et le service d'authentification des messages de navigation en libre service, et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Aux fins des applications et des services reposant sur les données d'observation de la Terre, l'utilisation des données, informations ou services Copernicus est recommandée."

- 6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"Article 8

Autorités compétentes

Les États membres désignent des autorités compétentes pour l'application SIF, pour l'échange international de données, pour le fonctionnement de l'environnement européen des SIF et pour le traitement des plaintes des utilisateurs des SIF. Ils communiquent le nom de ces autorités à la Commission au plus tard le... [deux ans après la date de transposition de la présente directive]."

- 7) [...]
- 8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

"Article 9

Règles relatives au respect de la vie privée, à la sécurité des informations et au traitement des données à caractère personnel

1. Les États membres prennent les mesures techniques et organisationnelles appropriées, conformément au droit de l'Union et au droit national applicables, pour protéger les informations et les enregistrements SIF contre les actes préjudiciables ou utilisations abusives, notamment les accès non autorisés, modifications ou pertes, et pour garantir la confidentialité des informations commerciales et autres informations sensibles échangées en vertu de la présente directive.
2. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil, ne peuvent être traitées sur la base de la présente directive que dans la mesure où ce traitement est nécessaire à l'exécution des applications SIF, en vue d'assurer l'harmonisation, l'interopérabilité et l'accessibilité des SIF sur les voies navigables intérieures de l'Union et de faciliter des interfaces normalisées avec les services de gestion du trafic des autres modes de transport."

9) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Procédure de modification

1. [...]
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 bis afin de modifier l'annexe III en mettant à jour, le cas échéant compte tenu des critères définis au paragraphe 3, et conformément aux principes énoncés à l'annexe II, la référence à la version la plus récente de l'ES-RIS et de fixer la date de son application.
3. En l'absence de spécifications techniques applicables et actualisées, ou lorsque des spécifications techniques élaborées par le CESNI ne sont conformes à aucune des exigences applicables énoncées à l'annexe II, ou lorsque des modifications du processus décisionnel du CESNI ou d'autres éléments de la norme compromettraient les intérêts de l'Union, et lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 bis en vue de modifier l'annexe III afin de fournir des spécifications techniques appropriées fondées sur les principes énoncés à l'annexe II."

10) À l'article 10 *bis*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *bis* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période."

11) À l'article 10 *bis*, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen."

12) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

"Article 11

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de navigation intérieure. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁴.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."

²⁴ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) À l'article 12, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.
- 14) L'article suivant est inséré:

"Article 12 bis

Suivi

La Commission suit la mise en place des SIF dans l'Union et fait rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard le [5 ans après la date d'entrée en vigueur].".

- 15) L'annexe I de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.
- 16) L'annexe II de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.
- 17) Le texte figurant à l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III.

Article 2

Transposition

1. Les États membres relevant du champ d'application de la présente directive mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le... [trois ans après l'entrée en vigueur]. Ils en informent immédiatement la Commission.
2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 4

Destinataires

Les États membres possédant des voies navigables intérieures relevant des dispositions de l'article 2 de la directive 2005/44/CE sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président/La présidente

Le président/La présidente

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES DONNÉES

En application de l'article 4, paragraphe 3, point a), il convient de fournir en particulier les données suivantes:

- axe fluvial avec indication kilométrique;
- restrictions concernant les navires ou convois en termes de longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air;
- horaires des structures limitatives, en particulier des écluses et des ponts;
- temps d'attente prévus aux ponts, aux écluses et dans les ports intérieurs;
- emplacement des ports et des sites de transbordement;
- données de référence sur les jauges de niveau d'eau concernant la navigation;
- localisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs.

Les informations fournies sont à jour.

PRINCIPES DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES SIF

1. Principes généraux

Les spécifications techniques SIF respectent les principes généraux suivants:

- a) indication des exigences techniques concernant la planification, la mise en œuvre et l'exploitation opérationnelle des services et des systèmes connexes;
- b) architecture et organisation des SIF;
- c) recommandations incitant les navires à participer aux SIF, tant pour bénéficier des services individuels que pour le développement progressif des SIF.

2. ECDIS intérieur

Les spécifications techniques à établir, conformément à l'article 5, en ce qui concerne un système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) respectent les principes suivants:

- a) compatibilité avec l'ECDIS maritime afin de faciliter le trafic des navires de navigation intérieure dans les zones de trafic mixte que constituent les estuaires, ainsi que le trafic fluvio-maritime;
- b) définition des exigences minimales relatives à l'équipement ECDIS intérieur, ainsi que du contenu minimal des cartes électroniques de navigation en vue d'en assurer la sécurité, en particulier:
 - a) niveau élevé de fiabilité et de disponibilité de l'équipement ECDIS intérieur utilisé;
 - b) solidité de l'équipement ECDIS intérieur lui permettant de résister aux conditions ambiantes à bord d'un bateau sans diminution de la qualité ni de la fiabilité;
 - c) inclusion, dans la carte électronique de navigation, de tous les types de géo-objets (par exemple limites du chenal, ouvrages à terre, balises) qui sont nécessaires à une navigation sûre;

- d) contrôle de la carte électronique à l'aide d'une image radar superposée pour l'utilisation aux fins de pilotage du navire,
- c) intégration d'informations actualisées sur la profondeur du chenal dans la carte électronique de navigation et affichage d'un niveau d'eau prédéfini ou du niveau effectif;
- d) intégration d'autres informations (par exemple émanant de parties prenantes autres que les autorités compétentes) dans la carte électronique de navigation et affichage sur l'ECDIS intérieur sans interférence avec les informations qui sont nécessaires à une navigation sûre;
- e) mise à disposition des cartes électroniques de navigation aux utilisateurs des SIF;
- f) mise à disposition des données concernant les cartes électroniques de navigation à tous les fabricants d'applications, le cas échéant, pour un prix proportionné au coût;
- g) intégration d'informations actualisées sur les temps d'attente aux écluses, ponts et ports intérieurs et affichage dans l'ECDIS intérieur sans interférence avec les informations qui sont nécessaires à une navigation sûre.

3. Notification électronique des navires

Les spécifications techniques concernant la notification électronique des bateaux de navigation intérieure, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) facilitation de l'échange de données électroniques entre les autorités compétentes des États membres, entre les parties prenantes de la navigation intérieure ainsi que de la navigation maritime et du transport multimodal lorsque celui-ci fait intervenir la navigation intérieure;
- b) utilisation d'un message normalisé de notification de transport pour la communication navire-autorité, autorité-navire et autorité-autorité afin d'assurer la compatibilité avec la navigation maritime;
- c) utilisation de listes de codes et de classifications internationalement reconnues, éventuellement complétées pour répondre aux exigences supplémentaires de la navigation intérieure;
- d) utilisation d'un numéro européen unique d'identification des navires.

4. Avis aux capitaines

Les spécifications techniques concernant les avis aux capitaines, en particulier les informations sur les chenaux, les informations sur le trafic et la gestion du trafic ainsi que la planification du voyage, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) structure normalisée des données reposant sur des modules de texte prédéfinis et autant que possible encodés afin de permettre une traduction automatique de l'essentiel du contenu dans d'autres langues, et de faciliter l'intégration des avis aux capitaines dans les systèmes de planification du voyage;
- b) compatibilité de la structure normalisée des données avec la structure des données de l'ECDIS intérieur afin de faciliter l'intégration des avis aux capitaines dans l'ECDIS intérieur;
- c) alignement sur les spécifications techniques pour la planification de la navigation et du voyage afin de garantir la cohérence des informations fournies.

5. Systèmes de repérage et de suivi des navires

Les spécifications techniques concernant les systèmes de repérage et de suivi des bateaux, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) définition des exigences relatives aux systèmes et aux messages standard ainsi que des procédures permettant de les délivrer de façon automatisée;
- b) distinction entre systèmes qui répondent aux exigences concernant les informations tactiques sur le trafic et systèmes qui répondent aux exigences concernant les informations stratégiques sur le trafic en fonction tant de la précision du positionnement que de la fréquence de mise à jour requise;
- c) description des dispositifs techniques pertinents en matière de repérage et de suivi des navires, comme le SAI intérieur (système automatique d'identification intérieur);
- d) compatibilité des formats de données avec le système SAI maritime.

6. Principes de l'environnement européen des SIF

Les spécifications techniques concernant l'environnement européen des SIF, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) jouer le rôle de guichet numérique unique pour la navigation intérieure;
- b) constituer un point d'accès unique harmonisé pour des informations actualisées, si possible en temps réel, sur l'état des chenaux pour une navigation, une planification et des opérations portuaires sûres et durables le long du RTE-T;
- c) permettre la mise en place de chaînes de transport multimodales tout en assurant un niveau adéquat de protection des données;
- d) offrir un niveau élevé de précision des données pour un échange continu de données entre les utilisateurs des SIF concernés le long du RTE-T (à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union);
- e) constituer une interface conviviale offrant des fonctionnalités pratiques et utiles telles que la capacité de sauvegarder et de stocker des profils;
- f) être un point de notification unique harmonisé selon le principe de la transmission unique d'informations, y compris pour les voyages internationaux;
- g) faire le lien avec d'autres systèmes utilisant les technologies d'information, de communication, de navigation ou de positionnement/localisation afin de gérer efficacement les infrastructures, la mobilité et le trafic sur le RTE-T et d'offrir des services à valeur ajoutée aux citoyens et aux opérateurs, notamment des systèmes permettant une utilisation du réseau sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités;
- h) collecter et communiquer des données d'utilisation anonymisées et agrégées qui peuvent être utilisées pour le suivi de la mise en œuvre des SIF, y compris au moins le nombre d'utilisateurs des SIF, la disponibilité des données dans l'environnement européen des SIF, la connexion et le nombre d'échanges avec d'autres systèmes ou plateformes numériques;
- i) assurer la cybersécurité.

7. Disponibilité des données pour d'autres systèmes ou plateformes numériques

Les spécifications techniques pour l'échange de données avec d'autres systèmes ou plateformes numériques, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) s'appuyer sur les fonctionnalités fournies par l'environnement européen des SIF;
- b) faciliter l'échange électronique de données entre les technologies SIF et les bases de données et systèmes utilisés par d'autres modes de transport, au moyen de liaisons de données et d'interfaces appropriées;
- c) définir des exigences relatives aux systèmes et aux procédures d'échange automatisé de données;
- d) permettre l'échange d'informations en temps réel, en particulier pour les données à durée critique;
- e) garantir l'échange sécurisé d'informations conformément à un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits;
- f) prévoir un cadre pour l'échange de systèmes permettant des développements futurs et des liens avec d'autres systèmes si nécessaire, y compris des échanges avec le futur espace européen des données relatives à la mobilité et tout autre système conçu pour promouvoir les innovations dans le domaine du transport multimodal.

8. [...]

[...]

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

9. Données relatives à la planification de la navigation et des voyages

Les spécifications techniques concernant les données relatives à la planification de la navigation et des voyages, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

- a) fournir des informations actualisées à intervalles réguliers et au moins en cas de changements significatifs de l'état du chenal navigable susceptibles d'avoir une incidence sur la navigation;
- b) couvrir au moins les informations suivantes:
 - a) les temps d'attente prévus aux écluses, ponts (mobiles), ports intérieurs;
 - a1) les données relatives au réseau européen de voies navigables nécessaires à la planification de la navigation et des voyages et couvrant au moins les exigences minimales figurant à l'annexe I;
 - b) le niveau de l'eau, la profondeur la plus faible, le tirant d'air, l'état du barrage en cas de blocage de la navigation, le régime, le niveau prévu des eaux, la plus faible profondeur prévue;
 - c) la présence de glace et la navigabilité connexe;
 - d) les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts (mobiles), des ports intérieurs.
 - e) [...]
- c) fournir des informations par l'intermédiaire de l'ECDIS intérieur, des avis aux capitaines et de l'environnement européen des SIF, le cas échéant.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX SIF

Les spécifications techniques applicables aux SIF sont celles qui figurent dans [l'ES-RIS 2023/1].
