

Bruxelas, 11 de junho de 2024
(OR. en)

10824/24

**Dossiê interinstitucional:
2024/0011(COD)**

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

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. Com.:	6008/24
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 31 de janeiro de 2024, a Comissão enviou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. A proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade¹.

¹ JO L 255 de 30.9.2005, p. 152.

3. A Diretiva 2005/44/CE estabelece um quadro para a introdução e utilização de serviços de informação fluvial harmonizados¹, interoperáveis e abertos, com o objetivo de aumentar a segurança, a eficiência e o respeito pelo ambiente do transporte por vias navegáveis interiores na UE. Estabelece os requisitos gerais para o modo como os RIS deverão ser estabelecidos pelos Estados-Membros, os domínios em que deverão ser elaboradas normas e os princípios a respeitar.
4. Em 2021, a Comissão realizou uma avaliação *ex post*² da diretiva, na qual concluiu que a introdução dos RIS ainda é lenta e fragmentada, o que prejudica a competitividade e a segurança do setor e impede o seu contributo para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu.
5. A revisão da diretiva visa resolver os problemas identificados e tem três grandes objetivos:
 - Assegurar a disponibilidade de dados dos RIS e normas harmonizadas;
 - Facilitar a integração do transporte por via navegável na cadeia multimodal;
 - Assegurar uma maior adoção e interoperabilidade das soluções digitais e dar resposta às preocupações em matéria de proteção de dados.
6. A Comissão adotou a proposta no contexto do seu programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT). A proposta assenta nos resultados de uma avaliação de impacto³ baseada num estudo de apoio externo.

¹ Os serviços de informação fluvial (RIS) são serviços e funcionalidades avançados que se referem essencialmente a aspetos da navegação interior relacionados com o tráfego ou com o transporte. Os serviços relacionados com o tráfego são o fornecimento de informações sobre o canal navegável, as informações de tráfego, a gestão e o acompanhamento do tráfego e a prevenção de catástrofes; os serviços relacionados com o transporte são a planificação de viagens, a gestão de portos e terminais, a gestão de cargas e frotas, a produção de estatísticas e as taxas de utilização das infraestruturas de navegação interior.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

7. Em 17 de abril de 2024, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu designou relator Tom Berendsen (PPE, Países Baixos).
8. Em 24 de abril de 2024, o Comité Económico e Social Europeu aprovou o seu parecer sobre a proposta¹. Em 9 de fevereiro de 2024, o Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.

III. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO

9. O Grupo dos Transportes Marítimos debateu a proposta em seis reuniões, com início em fevereiro de 2024. Todas as delegações manifestaram o seu apoio geral aos objetivos da proposta da Comissão, com vista a melhorar a segurança, a eficiência e a compatibilidade ambiental do transporte por vias navegáveis interiores. O Grupo analisou a proposta em pormenor e debateu várias propostas de compromisso apresentadas pela Presidência.
10. Na sua reunião de 5 de junho, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o seu apoio ao compromisso mais recente e recomendou ao Conselho que definisse uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 18 de junho de 2024.
11. Foram realizadas várias alterações à proposta da Comissão. Muitas destas alterações visam garantir a clareza do tratamento de dados pessoais e a coerência técnica. Há também outras alterações de fundo a assinalar, conforme especificadas a seguir.
12. A Comissão propôs alargar o âmbito de aplicação da diretiva a todas as vias navegáveis interiores que fazem parte da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), pelo que a diretiva se tornaria aplicável a vários Estados-Membros que ainda não implementaram os RIS, uma vez que não estão diretamente ligados às vias navegáveis interiores de outros Estados-Membros. Na sua situação particular, as operações por vias navegáveis interiores são essencialmente operações nacionais e não têm um elemento transfronteiriço. Estes Estados-Membros puseram em causa o valor acrescentado da implementação dos RIS; de acordo com a sua avaliação, tal acarretaria custos e encargos administrativos significativos, sem quaisquer benefícios para o

¹ 10350/24.

mercado interno ou para o funcionamento global do sistema de transportes. Muitas vezes, as operações por vias navegáveis interiores já estão cobertas por sistemas marítimos nestes países. Além disso, importa salientar que a avaliação de impacto realizada pela Comissão não teve em conta as consequências financeiras e administrativas deste alargamento do âmbito de aplicação.

13. Por estes motivos, a redação do artigo 2.º foi revista: a diretiva continuaria a aplicar-se às vias navegáveis interiores e aos portos de navegação interior que fazem parte da rede transeuropeia de transportes e que estão *diretamente ligados* às vias navegáveis interiores e aos portos de navegação interior de outro Estado-Membro (e que também fazem parte da rede RTE-T). A disposição existente no artigo 2.º, n.º 2, que permite aos Estados-Membros aplicar a diretiva numa base voluntária nas vias navegáveis interiores não abrangidas pelo seu âmbito de aplicação, mantém-se inalterada.
14. A ligação direta entre os RIS e os sistemas informáticos de outros modos de transporte, como o EMSWe e a eFTI, foi suprimida no texto a pedido de vários Estados-Membros e clarificada num considerando.
15. O mecanismo de tratamento de reclamações proposto pela Comissão (artigo 8.º-A) foi considerado pela maioria dos Estados-Membros demasiado prescritivo. Esses mecanismos já existem a nível nacional e muitas delegações manifestaram a sua preocupação com o aumento dos encargos administrativos que tal disposição acarretaria. Vários Estados-Membros consideraram mesmo que o texto proposto violaria a aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. Por conseguinte, o artigo foi suprimido.
16. Os Estados-Membros não apoiaram a proposta da Comissão de permitir a atualização do anexo I através de um ato delegado. O referido anexo estabelece a lista dos dados pertinentes que deverão ser fornecidos aos utilizadores dos RIS e quaisquer alterações a essa lista podem ter consequências financeiras significativas. Por outro lado, a necessidade de um tal procedimento simplificado não se justifica verdadeiramente, uma vez que, passados 19 anos desde a adoção da diretiva inicial, nunca foi necessário atualizar essa lista.
17. Por último, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a entrada em vigor da diretiva de alteração) será alargado para três anos.

18. A proposta vinha acompanhada de uma avaliação de impacto¹. A avaliação de impacto foi apresentada, e analisada aprofundadamente, numa reunião do grupo de trabalho. As observações formuladas diziam respeito principalmente às implicações do alargamento proposto quanto ao âmbito de aplicação da diretiva.
19. Nesta fase do processo, a Comissão mantém uma reserva processual em relação a todas as alterações à sua proposta.

IV. MEDIDAS SOLICITADAS AO CONSELHO

20. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma *orientação geral* sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade, com base no texto constante do anexo da presente nota.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011(COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2005/44/CE relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho² estabelece um quadro para a implantação e utilização de serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados na União. A introdução dos RIS nas vias navegáveis interiores contribui para a segurança e a eficiência do transporte por vias navegáveis interiores e, em última análise, a sua sustentabilidade, aumentando a eficiência das operações nas vias navegáveis interiores.

¹ JO C , , p. .

² Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152, ELI:<http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2005/44/CE, o setor da navegação por vias navegáveis interiores beneficiou da prestação de RIS harmonizados. No entanto, o nível de harmonização varia consoante os Estados-Membros e o processo de introdução das especificações necessárias revelou-se moroso. Ao mesmo tempo, o Pacto Ecológico Europeu³ apela a um maior desenvolvimento de uma mobilidade multimodal automatizada e conectada, devendo os RIS ser adaptados para dar resposta a esses novos desafios. Além disso, a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente⁴ propõe, entre outras medidas, a revisão da Diretiva 2005/44/CE para alcançar o objetivo de promover a criação de um sistema de transportes verdadeiramente inteligente e uma atribuição das capacidades e uma gestão do tráfego eficientes. O plano de ação NAIADES III⁵ indica que, para apoiar o objetivo de as vias navegáveis interiores fazerem parte de um sistema harmonizado de RIS, sem descontinuidades, até 2030, as revisões do quadro jurídico em matéria de RIS teriam por objetivo ajudar a colmatar as lacunas existentes em matéria de harmonização e interoperabilidade com outros modos de transporte e contribuir para uma melhor disponibilidade, reutilização e interoperabilidade dos dados dos sistemas digitais, em consonância com a Estratégia Europeia para os Dados⁶. Importa ter em conta essas alterações e avanços, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE na adaptação dos RIS.
- (3) A fim de garantir a adoção de uma abordagem coerente da interoperabilidade no setor dos serviços públicos, ao implantar o Ambiente europeu de RIS e outras soluções no âmbito do presente ato, deverão ser seguidos os princípios estabelecidos pelo mais recente Quadro Europeu de Interoperabilidade (QEI)⁷, tal como previsto no artigo 6.º da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece medidas para um elevado nível de interoperabilidade do setor público em toda a União («Regulamento Europa Interoperável»)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) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013⁹ estabelece requisitos para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes («RTE-T»)¹⁰, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, e visa assegurar a disponibilidade dos mesmos serviços de elevada qualidade e a sua compatibilidade com os sistemas de outros modos de transporte ao longo desta rede.
- (5) Dado que a maioria das viagens das embarcações de navegação interior são de natureza internacional, os RIS deverão centrar-se nas vias navegáveis interiores que fazem parte da RTE-T e que estão diretamente ligadas às vias navegáveis interiores de outro Estado-Membro que também façam parte da RTE-T e que, por conseguinte, se revestem de grande importância para a União. Os Estados-Membros deverão poder continuar a alargar, numa base voluntária, os requisitos dos RIS a partes da sua rede de vias navegáveis interiores que não as incluídas na RTE-T, a fim de ter em conta as especificidades nacionais. Os Estados-Membros deverão também poder prestar serviços RIS num contexto transfronteiriço por um dos dois Estados-Membros em causa. As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão cooperar para efeitos da prestação destes serviços RIS nas vias navegáveis interiores transfronteiriças.
- (5-A) Devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a cooperação entre a União e a Rússia no domínio dos RIS não é pertinente nem no interesse da União. Consequentemente, a cooperação transfronteiriça com a Rússia em matéria de RIS deixou de ser uma prioridade no território dos Estados-Membros.

⁹ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ A política da UE relativa à rede transeuropeia de transportes, a política da RTE-T, é um instrumento fundamental para o desenvolvimento de infraestruturas de transportes coerentes, eficientes, multimodais e de elevada qualidade em toda a UE. Inclui os caminhos de ferro, as vias navegáveis interiores, as rotas marítimas de curta distância e as estradas que ligam os nós urbanos, portos marítimos e de navegação interior, aeroportos e terminais entre si.

- (6) A experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE revelou que é importante reforçar as especificações técnicas relativas ao fornecimento de dados em matéria de navegação e de planificação de viagens, a fim de melhorar a qualidade e a atualidade das informações fornecidas aos utilizadores dos RIS. O Sistema Europeu de Gestão de Dados de Referência (ERDMS) contém os dados de referência e as listas de códigos necessários para o bom funcionamento dos RIS e foi criado e é atualmente gerido pela Comissão. A operação do ERDMS poderá ser transferida para terceiros no futuro.
- (7) A disponibilização aos utilizadores dos RIS, durante a navegação, de informações atualizadas e rigorosas sobre as condições da via navegável e de pontos específicos, como pontes, eclusas e portos de navegação interior, deverá melhorar a eficiência global do setor da navegação interior. Os RIS deverão, por conseguinte, incluir intercâmbios atualizados de dados com a gestão semiautomatizada e totalmente automatizada dos sistemas de infraestruturas de eclusas e pontes móveis, bem como com os sistemas de comunidades portuárias de portos de navegação interior.
- (8) Para que os RIS permitam a interconexão com a cadeia logística, é importante que as informações sejam partilhadas não só entre os utilizadores do transporte por vias navegáveis interiores (por exemplo, através de sistemas de comunidades portuárias de portos de navegação interior e de sistemas inteligentes de infraestruturas de navegação interior), mas também com sistemas e aplicações de outros modos de transporte. As plataformas nacionais únicas para o setor marítimo no âmbito do ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo («EMSW») ¹¹ deverão permitir notificações harmonizadas dos navios em toda a União no que respeita aos transportes marítimos. O intercâmbio de informações relacionadas com o tráfego, como os horários de chegada e de partida, asseguraria a interoperabilidade, a multimodalidade e a integração harmoniosa do transporte por vias navegáveis interiores na cadeia logística global. As informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias («eFTI») deverão constituir a base para o intercâmbio de informações relativas à carga entre os utilizadores RIS no que respeita a mercadorias perigosas e resíduos, sempre que necessário. Quando necessário, os RIS deverão facilitar as conexões com os sistemas e as plataformas digitais de outros modos de transporte e disponibilizar informações a esses sistemas e plataformas digitais.

¹¹ Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (JO L 198 de 25.7.2019, p. 64, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) O intercâmbio de informações entre embarcações e portos de navegação interior, por exemplo sobre a disponibilidade de instalações portuárias, os horários de funcionamento ou as informações relativas às embarcações e à carga, nem sempre é ótimo, o que afeta a eficiência das operações de transporte por vias navegáveis interiores. As informações sobre a disponibilidade de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos revestem-se de especial importância na promoção do desempenho ambiental do setor. A fim de simplificar e racionalizar o intercâmbio dessas informações e melhorar a eficiência global do setor, é importante que esses intercâmbios passem a fazer parte dos RIS e que sejam desenvolvidas as especificações técnicas necessárias.
- (10) A utilização de uma plataforma digital única para os RIS deverá simplificar as disposições dos RIS, melhorar a eficiência das operações de transporte por navegação interior e reduzir os encargos para os fornecedores e utilizadores dos RIS. Essa plataforma («Ambiente europeu de RIS») deverá apoiar os serviços pertinentes, constituir-se como um ponto central para o intercâmbio de informações dos RIS no setor das vias navegáveis interiores, bem como com outros modos de transporte, e, por conseguinte, tornar-se a principal base digital para a prestação de RIS na União. Os Estados-Membros deverão designar uma ou mais autoridades competentes responsáveis pela gestão do Ambiente europeu de RIS. Estas autoridades são responsáveis pelo tratamento de dados para efeitos da gestão do Ambiente europeu de RIS.
- (11) A fim de assegurar condições uniformes para a introdução do Ambiente europeu de RIS, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer o quadro para o desenvolvimento e o funcionamento da plataforma. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
- (11-A) A cooperação com países terceiros, em especial os países vizinhos, é importante para assegurar a ligação e a interoperabilidade entre o Ambiente europeu de RIS e os RIS nacionais desses países terceiros.

¹² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11-B) Os Estados-Membros, se necessário em cooperação com a União, deverão incentivar os condutores, os operadores, os agentes ou proprietários das embarcações que navegam nas suas vias navegáveis interiores e os transportadores ou proprietários das mercadorias transportadas nessas embarcações a aproveitarem plenamente os serviços disponibilizados ao abrigo da presente diretiva.
- (12) Os Estados-Membros são incentivados a criar um procedimento eficaz para o tratamento das reclamações. As autoridades dos Estados-Membros são incentivadas a cooperar no tratamento de reclamações que envolvam elementos transfronteiriços (por exemplo, normas incompatíveis em matéria de notificação de informações sobre as embarcações), uma vez que 75 % das operações nas vias navegáveis interiores incluem viagens internacionais. O tratamento de reclamações ao abrigo da presente diretiva não deverá prejudicar a competência das autoridades de controlo ao abrigo da legislação da União e dos Estados-Membros, incluindo o Regulamento (UE) 2016/679¹³ e o Regulamento (UE) 2018/1725¹⁴.
- (13) A elaboração de especificações técnicas deverá seguir um conjunto de princípios (em especial os incluídos no anexo II), a fim de assegurar a aplicação correta e harmonizada das disposições da Diretiva 2005/44/CE. Esses princípios deverão descrever os principais elementos que cada componente dos RIS deve incluir.
- (14) Os requisitos e as especificações técnicas para efeitos dos RIS deverão assegurar, em especial, que os dados dos RIS que constituem dados pessoais ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho só possam ser tratados possam ser tratados exclusivamente em conformidade com um sistema completo de controlo do acesso baseado em direitos que preveja funcionalidades atribuídas, que todas as autoridades competentes possam ter acesso imediato a esses dados, de acordo com as respetivas competências regulamentares, que sejam adotadas medidas técnicas e organizativas adequadas para assegurar que o tratamento de dados pessoais por meios eletrónicos possa respeitar o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ e com o Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶,

¹³ JO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

¹⁴ JO L 295 de 21.11.2018, p. 39.

¹⁵ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

nomeadamente para proteger contra violações de dados pessoais e que o tratamento de informações comerciais sensíveis possa ser efetuado de forma a respeitar a confidencialidade dessas informações.

- (15) A fim de garantir a navegação segura e otimizada das embarcações nas vias navegáveis interiores, os Estados-Membros deverão estar cientes da localização de todas as embarcações de navegação interior, nomeadamente através da utilização de dados dos sistemas de identificação automática («AIS»). Os Estados-Membros deverão também proceder ao intercâmbio de informações relacionadas com os RIS, a fim de aumentar a eficiência dos RIS e reduzir os requisitos de notificação. Caso a transmissão e o intercâmbio de informações relacionadas com os RIS para estes fins impliquem o tratamento de dados pessoais, como o tratamento de nomes ou de dados de localização que permitam identificar uma pessoa, direta ou indiretamente, os Estados-Membros deverão assegurar a legalidade do tratamento desses dados pessoais em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e a Diretiva 2002/58/CE, se for caso disso.
- (16) [...]
- (17) Em casos devidamente justificados por uma análise adequada e na falta de normas internacionais pertinentes e atualizadas para garantir a segurança da navegação ou em que alterações no processo decisório do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) ou nos seus resultados comprometam os interesses da União, o poder de adotar atos legislativos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do anexo III da Diretiva 2005/44/CE com vista a fornecer especificações técnicas adequadas para os RIS, em conformidade com os princípios estabelecidos no anexo II da Diretiva 2005/44/CE, com o objetivo de salvaguardar os interesses da União.

¹⁶ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) A experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE revela que o período para introduzir e atualizar as especificações técnicas tem sido moroso, o que afetou o desempenho do setor. Por conseguinte, é importante alterar o processo através do qual são introduzidas as especificações técnicas.
- (19) A Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ introduziu esse processo com base em especificações técnicas elaboradas pelo CESNI. Agindo sob os auspícios da Comissão Central para a Navegação do Reno («CCNR») e aberta a peritos de todos os Estados-Membros, o CESNI¹⁸ é responsável pela elaboração de normas técnicas no domínio do transporte por vias navegáveis interiores. A experiência demonstrou que o CESNI elaborou e atualizou as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior de forma organizada e atempada. Tendo em conta os conhecimentos especializados do CESNI e a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva (UE) 2016/1629, deverá ser aplicada uma abordagem semelhante à Diretiva 2005/44/CE.
- (20) A fim de garantir um elevado nível de segurança e eficiência da navegação interior, assegurar a prestação de RIS e ter em conta o progresso técnico e científico e outros desenvolvimentos no setor, a referência às especificações técnicas aplicáveis aos serviços de informação fluvial e à norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS), desde que esteja em consonância com os princípios do anexo II, deverá constituir parte integrante, mas não essencial, da Diretiva 2005/44/CE e ser mantida atualizada. Por conseguinte, o poder de adotar atos legislativos que alterem o anexo III da Diretiva 2005/44/CE com vista a atualizar a referência à versão mais recente da norma ES-RIS e a fixar a data da sua aplicação deverá ser delegado na Comissão, em conformidade com o artigo 290.º do TFUE.

¹⁷ Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI:<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ O CESNI é criado ao abrigo da Resolução 2015-I-3 da CCNR.

- (21) Ao adotar atos delegados, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor¹⁹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (22) O Comité dos certificados de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior, referido no artigo 11.º da Diretiva 2005/44/CE, foi suprimido. Em seu lugar, o Comité do Transporte por Navegação Interior, com conhecimentos especializados em matéria de normas e especificações técnicas no setor da navegação interior, é importante para assistir a Comissão, na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰, no que diz respeito aos RIS. Além disso, a presente diretiva introduz alterações ao artigo 5.º ao artigo 12.º da Diretiva 2005/44/CE no que diz respeito ao procedimento de comité que importa refletir num artigo atualizado. Por conseguinte, o artigo 11.º da Diretiva 2005/44/CE deverá ser alterado de modo a refletir essas alterações.
- (23) Para efeitos de uma melhor regulamentação e simplificação, deverá ser possível remeter na diretiva 2005/44/CE para normas internacionais sem as replicar no quadro jurídico da União.
- (24) Os RIS encontram-se estabelecidos na União desde 2005 e os Estados-Membros adquiriram uma experiência considerável no seu desenvolvimento e aplicação. Além disso, as especificações técnicas necessárias ao funcionamento dos RIS constam do anexo III da Diretiva 2005/44/CE. A este respeito, o artigo 12.º, n.º 2, da Diretiva 2005/44/CE deverá ser suprimido. Além disso, ao alterar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/44/CE a fim de centrar a atenção na RTE-T, a obrigação de implantação dos RIS é aplicável nas vias

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

²⁰ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

navegáveis mais importantes, criando uma rede de transportes fiável. Como tal, o artigo 12.º, n.º 3, da Diretiva 2005/44/CE deverá ser suprimido.

- (25) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, é necessário e adequado, para a consecução do objetivo fundamental de criar um quadro para a prestação de serviços de informação fluvial (RIS) na União, estabelecer regras relativas à criação, ao funcionamento e às especificações técnicas dos RIS. A presente diretiva não excede o necessário para atingir os objetivos previstos, em cumprimento do artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia.
- (26) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o disposto no artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho e emitiu um parecer em 20 de março de 2024²¹.
- (27) Por conseguinte, a Diretiva 2005/44/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

²¹ JO C [...] de [...], p. [...].

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2005/44/CE

A Diretiva 2005/44/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto

1. A presente diretiva estabelece um quadro para a introdução e utilização, na União, de serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados, tendo em vista apoiar o desenvolvimento da navegação interior na perspetiva do reforço da sua segurança, eficiência e sustentabilidade e facilitar a interação com outros modos de transporte.
2. A presente diretiva fornece um quadro para o estabelecimento e o desenvolvimento ulterior dos requisitos, especificações e condições técnicas para assegurar a existência de RIS harmonizados, interoperáveis e acessíveis nas vias navegáveis interiores da União e facilitar interfaces normalizadas com os serviços de gestão de tráfego dos outros modos de transporte.»;

- 2) No artigo 2.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

- «1. A presente diretiva é aplicável ao estabelecimento e funcionamento dos RIS nas vias navegáveis interiores e nos portos de navegação interior dos Estados-Membros que fazem parte da rede transeuropeia de transportes, conforme especificado e enumerado nos anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²², e que estão diretamente ligados às vias navegáveis interiores e aos portos de navegação interior de outro Estado-Membro que façam parte da rede transeuropeia de transportes, tal como especificado e enumerado nos anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho.»;

²² Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) Ao artigo 3.º, são aditadas as seguintes alíneas:

«h-A) «Rede transeuropeia de transportes» (RTE-T), as vias navegáveis interiores definidas no anexo I do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

h-B) [...];

h-C) [...];

h-D) [...];

h-E) «Sistema Europeu de Gestão de Dados de Referência» (ERDMS), um repositório (biblioteca) de pontos de acesso único de dados de referência e de listas de códigos utilizados pelas aplicações informáticas no setor do transporte por vias navegáveis interiores; Não inclui os dados de rede fornecidos pelos Estados-Membros em conformidade com os anexos I e III;

h-F) «Sistema de comunidade portuária», uma plataforma eletrónica para o intercâmbio de informações entre as partes interessadas públicas e privadas, a fim de assegurar a fluidez dos processos portuários e logísticos;

h-G) «Sistema de infraestrutura inteligente de navegação interior», uma plataforma eletrónica que suporta a gestão semiautomatizada e totalmente automatizada da infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores em eclusas e pontes móveis na RTE-T, gerida pelas autoridades públicas de gestão das vias navegáveis;

h-H) «Ambiente europeu de RIS», uma plataforma eletrónica de ponto de acesso único, alimentada a partir de informações RIS nacionais destinadas aos utilizadores dos RIS e que fornece ligações para notificações eletrónicas de acordo com o princípio da «declaração única»;

h-I) «Porto de navegação interior», um porto de uma via navegável interior da rede principal ou da rede global da RTE-T, enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.»;

- 4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Estabelecimento de RIS

1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias ao estabelecimento de RIS nas vias navegáveis interiores e nos portos de navegação interior abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem desenvolver os RIS de modo a assegurar a eficiência, expansibilidade e interoperabilidade da aplicação RIS, de modo a interagir com outras aplicações RIS e com os sistemas dos outros modos de transporte, proporcionando simultaneamente interfaces com os sistemas de gestão dos transportes e com as atividades comerciais.
3. A fim de estabelecerem os RIS, os Estados-Membros devem:
 - a) Certificar-se de que todos os dados relevantes para a navegação e planificação de viagens nas vias navegáveis interiores são fornecidos aos utilizadores dos RIS. Esses dados de rede, tal como definidos no anexo I, são atualizados e fornecidos, pelo menos, num formato eletrónico comum acessível, em conformidade com o anexo III;
 - b) Assegurar que são disponibilizadas aos utilizadores dos RIS, além dos dados a que se refere a alínea a), cartas eletrónicas adequadas para a navegação em todas as respetivas vias navegáveis interiores e portos de navegação interior da RTE-T;
 - c) Providenciar, na medida em que a regulamentação nacional ou internacional exija sistemas de notificações dos navios, que as autoridades competentes possam receber notificações eletrónicas contendo todos os dados exigidos das embarcações. No caso de transportes transfronteiriços a transmissão integral destes dados entre as autoridades competentes dos Estados vizinhos é ativada antes da chegada das embarcações à fronteira;

- d) Garantir que os avisos à navegação, incluindo a comunicação do nível da água (ou dos calados máximos admissíveis) e da ocorrência de gelo nas vias navegáveis interiores nacionais, são fornecidos na forma de mensagens normalizadas, codificadas e telecarregáveis. A mensagem normalizada contém, pelo menos, as informações necessárias à segurança da navegação. Os avisos à navegação são atualizados e fornecidos, pelo menos, num formato eletrónico comum acessível;
- e) [...];
- e-A) Assegurar que os dados da rede no Ambiente europeu de RIS sejam mantidos atualizados, fornecendo sem demora todos os dados de rede necessários definidos nos anexos I e III;
- f) Procurar que, no mínimo, as informações relacionadas com o tráfego estejam disponíveis através de ambientes de intercâmbio eletrónico de informações estabelecidos pelo direito da União e utilizados noutros modos de transporte, através de interfaces que respeitem as especificações técnicas estabelecidas em conformidade com o anexo II, ponto 7, quando aplicável;
- g) [...];
- h) Assegurar que os sistemas de comunidades portuárias dos portos de navegação interior dispõem de interfaces normalizadas, em conformidade com os anexos II e III, incluindo, entre outros, infraestruturas para combustíveis alternativos e, em especial, as instalações exigidas nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho²³;
- i) Assegurar que outros sistemas de infraestruturas inteligentes de navegação interior para efeitos de gestão do tráfego fluvial dispõem de interfaces normalizadas, em conformidade com os anexos II e III.

²³ Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

As obrigações a que se refere o presente número são cumpridas de acordo com os requisitos e os princípios estabelecidos nos anexos I e II.

4. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem criar centros RIS em função das necessidades regionais.
5. Os Estados-Membros criam, regem, gerem, utilizam e mantêm conjuntamente um Ambiente europeu de RIS que forneça serviços relacionados com as infraestruturas, o tráfego e os transportes no âmbito dos canais navegáveis, e forneça os dados necessários. O Ambiente europeu de RIS deve estar acessível a todos os utilizadores dos RIS e ser a principal plataforma de intercâmbio de informações relacionadas com os RIS. Deve conter interfaces para as conexões com sistemas de outros modos de transporte e portos de navegação interior. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes responsáveis pela gestão do Ambiente europeu RIS.
6. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam as características operacionais, as funções e os procedimentos do Ambiente europeu de RIS e identifiquem a sua entidade gestora, com base nos princípios das especificações técnicas dos RIS estabelecidos no anexo II, ponto 7, a fim de assegurar a sua aplicação uniforme em toda a União. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.
7. Para a utilização dos sistemas de identificação automática («AIS»), aplica-se o acordo regional relativo ao serviço de radiocomunicação para vias navegáveis interiores (RAINWAT), concluído em Bucareste, em 12 de abril de 2012, no quadro do Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações (UIT).
8. [...].
9. A Comissão toma as medidas necessárias para verificar a interoperabilidade, fiabilidade, disponibilidade e segurança dos RIS.»;

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Especificações técnicas

1. A fim de facilitar a prestação de RIS e garantir a interoperabilidade desses serviços nos termos do artigo 4.º, n.º 2, são aplicáveis as especificações técnicas a que se refere o anexo III, em conformidade com os princípios estabelecidos no anexo II, e abrangem, em especial, os seguintes domínios:
 - a) Sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS Fluvial);
 - b) Notificações eletrónicas das embarcações;
 - c) Avisos à navegação;
 - d) Sistemas de localização e seguimento de embarcações;
 - e) Compatibilidade técnica do equipamento necessário para a utilização dos RIS;
 - f) Especificações técnicas para o funcionamento do Ambiente europeu de RIS;
 - g) Interconexão e intercâmbio de informações com as bases de dados da União (ERDMS);
 - h) Interface normalizada para as plataformas informáticas de outros modos de transporte;
 - i) Interface normalizada para os sistemas de comunidades portuárias e com os sistemas de infraestruturas inteligentes de navegação interior;
 - j) Dados relativos à navegação e à planificação de viagem.»;

(5-A) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Localização por satélite

Para efeitos dos RIS que exijam a determinação da posição exata recomenda-se a utilização de sistemas de localização e navegação por satélite, como os serviços de navegação fornecidos pelo Galileo, incluindo o serviço de alta precisão e o de autenticação de mensagens de navegação do serviço aberto e o Serviço Europeu Complementar Geoestacionário de Navegação (EGNOS). Para efeitos de aplicações e serviços baseados em dados de observação da Terra, recomenda-se a utilização de dados, informações ou serviços Copernicus.»

- 6) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Autoridades competentes

Os Estados-Membros designam as autoridades competentes para o Ambiente europeu de RIS, para o intercâmbio internacional de dados, para a operação da plataforma RIS e para o tratamento das queixas apresentadas pelos utilizadores dos RIS. Essas autoridades são notificadas à Comissão até... [dois anos após a data de transposição da presente diretiva].»;

- 7) [...]:
- 8) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Regras relativas à privacidade, à segurança das informações e ao tratamento de dados pessoais

1. Os Estados-Membros tomam as medidas técnicas e organizativas apropriadas, em conformidade com o direito da União e nacional aplicável, para proteger as informações dos RIS e os respetivos registos contra ocorrências indesejáveis ou utilização abusiva, incluindo o acesso indevido, a alteração ou a perda, e para garantir a confidencialidade das informações comerciais e de outras informações sensíveis partilhadas nos termos da presente diretiva.
2. Os dados que constituam dados pessoais na aceção do artigo 4.º, ponto (1), do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho só podem ser tratados com base na presente diretiva na medida em que esse tratamento seja necessário para o desempenho das aplicações RIS, com vista a assegurar RIS harmonizados, interoperáveis e acessíveis nas vias navegáveis interiores da União e a facilitar interfaces normalizadas com os serviços de gestão de tráfego dos outros modos de transporte.»

9) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

Procedimento de alteração

1. [...]
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º-A, a fim de alterar o anexo III, atualizando, se for caso disso, tendo em conta os critérios definidos no n.º 3, e em consonância com os princípios do anexo II, a referência à versão mais recente das normas ES-RIS, e para fixar a data da sua aplicação.
3. Na falta de especificações técnicas pertinentes e atualizadas, ou quando as especificações técnicas desenvolvidas pelo CESNI não cumprirem quaisquer requisitos aplicáveis estabelecidos no anexo II, ou caso alterações no processo de tomada de decisão do CESNI ou noutros elementos da norma comprometam os interesses da União, e quando devidamente justificado por uma análise adequada, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º-A, a fim de alterar o anexo III com o objetivo de fornecer especificações técnicas adequadas baseadas nos princípios estabelecidos no anexo II.»;

- 10) No artigo 10.º-A, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [data de entrada em vigor]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.»
- 11) No artigo 10.º-A, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:
- «6. Os atos delegados adotados nos termos do presente artigo só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu.»;
- 12) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Transporte por Navegação Interior. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»;

²⁴ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) No artigo 12.º, são suprimidos os n.º 2 e n.º 3.
- 14) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 12.º-A

Acompanhamento

A Comissão supervisiona o estabelecimento dos serviços RIS na União e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até...[5 anos após a data de entrada em vigor].»;

- 15) O anexo I da Diretiva 2005/44/CE é substituído pelo texto constante do anexo I da presente diretiva;
- 16) O anexo II da Diretiva 2005/44/CE é substituído pelo texto do anexo II da presente diretiva;
- 17) O texto constante do anexo III da presente diretiva é aditado como anexo III.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, o mais tardar, até... [três anos após a entrada em vigor]. Do facto informam imediatamente a Comissão.
2. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros são responsáveis por estabelecer o modo como deve ser feita a referência.
3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros que possuem vias navegáveis interiores abrangidas pelo âmbito do artigo 2.º da Diretiva 2005/44/CE.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente

O Presidente / A Presidente

REQUISITOS MÍNIMOS EM MATÉRIA DE DADOS

Conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3, alínea a), devem ser fornecidos, nomeadamente, os seguintes dados:

- eixo fluvial, com indicações quilométricas,
- restrições aplicáveis às embarcações ou comboios em termos de comprimento, boca, calado e altura acima da linha de água,
- horário de funcionamento das estruturas que condicionam o tráfego, em particular eclusas e pontes,
- tempos de espera previstos nas pontes, nas eclusas e nos portos de navegação interior,
- localização dos portos e dos postos de transbordo,
- dados de referência dos fluviómetros de interesse para a navegação,
- localização de infraestruturas para combustíveis alternativos.

As informações fornecidas devem estar atualizadas.

PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS RIS**1. Princípios gerais**

As especificações técnicas dos RIS devem respeitar os seguintes princípios gerais:

- (a) indicação dos requisitos técnicos para a planificação, estabelecimento e operação dos serviços e sistemas conexos;
- (b) arquitetura e organização dos RIS;
- (c) recomendações para a participação das embarcações nos RIS, para serviços específicos e para o desenvolvimento gradual dos RIS.

2. ECDIS Fluvial

As especificações técnicas a estabelecer de acordo com o artigo 5.º para o sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS-fluvial) devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Compatibilidade com o ECDIS Marítimo, de forma a facilitar o tráfego de embarcações da navegação interior nas zonas de tráfego misto dos estuários e o tráfego fluviomarítimo;
- (b) Definição de requisitos mínimos para o equipamento ECDIS Fluvial, bem como do conteúdo mínimo das cartas náuticas eletrónicas, tendo em vista a segurança da navegação, nomeadamente:
 - (a) alto nível de fiabilidade e disponibilidade do equipamento ECDIS-fluvial utilizado,
 - (b) Robustez do equipamento ECDIS-fluvial, de modo a suportar as condições ambientais tipicamente prevalentes a bordo de uma embarcação sem qualquer degradação da qualidade e da fiabilidade;
 - (c) Inclusão na carta náutica eletrónica de todos os tipos de objetos geográficos (por exemplo, delimitações do canal navegável, instalações nas margens, balizas) necessários para a segurança da navegação;

- (d) monitorização da carta eletrónica por meio de uma imagem radar sobreposta, para utilização com a finalidade de governar a embarcação;
- (c) Integração na carta náutica eletrónica de dados atualizados relativos à profundidade do canal navegável e visualização pré-definida ou real da linha de água;
- (d) Integração de informações adicionais (por exemplo, procedentes de outras partes interessadas, além das autoridades competentes) na carta eletrónica e visualização no ECDIS Fluvial, sem interferências com a informação necessária à segurança da navegação;
- (e) Disponibilização das cartas eletrónicas aos utilizadores dos RIS;
- (f) Disponibilização dos dados a incorporar nas cartas náuticas eletrónicas a todos os produtores de aplicações, quando necessário mediante um pagamento razoável em função do custo;
- (g) Integração de informações atualizadas sobre os tempos de espera nas eclusas, nas pontes e nos portos de navegação interior e visualização no ECDIS-fluvial, sem interferências com a informação necessária à segurança da navegação.

3. Notificações eletrónicas

As especificações técnicas a estabelecer de acordo com o artigo 5.º para as notificações eletrónicas dos navios na navegação interior devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Facilitação da transferência eletrónica de dados entre as autoridades competentes dos Estados-Membros e entre os operadores do transporte fluvial, do transporte marítimo e, sempre que o transporte fluvial esteja envolvido, do transporte multimodal;
- (b) Utilização de uma mensagem normalizada para as notificações da embarcação à autoridade, da autoridade à embarcação e de autoridade a autoridade relativas aos transportes, a fim de assegurar a compatibilidade com a navegação marítima;
- (c) Utilização dos códigos e classificações internacionalmente reconhecidos, com eventuais complementos para atender a necessidades adicionais da navegação interior;
- (d) Utilização de um número único europeu de identificação da embarcação.

4. Avisos à navegação

As especificações técnicas a estabelecer de acordo com o artigo 5.º para os avisos à navegação, em particular no que se refere às informações relativas ao canal navegável, às informações de tráfego, à gestão do tráfego e à planificação da viagem, devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Estrutura de dados normalizada, utilizando módulos de texto pré-definidos e tanto quanto possível codificados, a fim de permitir a tradução automática dos dados mais importantes para outras línguas e facilitar a integração dos avisos no sistema de planificação da viagem;
- (b) Compatibilidade da estrutura de dados normalizada com a estrutura de dados do ECDIS-fluvial, para facilitar a integração dos avisos à navegação neste sistema;
- (c) Harmonização com as especificações técnicas aplicáveis à navegação e à planificação da viagem, a fim de assegurar a coerência das informações fornecidas.

5. Sistemas de localização e seguimento de embarcações

As especificações técnicas a estabelecer de acordo com o artigo 5.º para os sistemas de localização e seguimento de embarcações devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Definição dos requisitos dos sistemas e das mensagens normalizadas, bem como de procedimentos para possibilitar a sua transmissão automática;
- (b) Diferenciação entre sistemas adequados às informações de tráfego táticas e sistemas adequados às informações de tráfego estratégicas, no que se refere quer à precisão da determinação da posição quer à taxa de atualização requerida;
- (c) Descrição dos sistemas técnicos para a localização e seguimento de embarcações, nomeadamente o AIS (sistema de identificação automática) fluvial;
- (d) Compatibilidade com os formatos de dados do AIS marítimo.

6. Princípios do Ambiente europeu de RIS

As especificações técnicas do Ambiente europeu de RIS, a estabelecer de acordo com o artigo 5.º, devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Funcionamento como uma plataforma digital única para a navegação interior;
- (b) Ponto de acesso único harmonizado para informações atualizadas, se possível em tempo real, sobre as condições nas vias navegáveis para uma navegação, planificação e operações portuárias seguras e sustentáveis em toda a RTE-T;
- (c) Disponibilização de cadeias de transporte multimodais, assegurando simultaneamente um nível adequado de proteção dos dados;
- (d) Elevado nível de precisão de dados para o intercâmbio de dados sem discontinuidades entre utilizadores de RIS pertinentes em toda a RTE-T (dentro e fora da União);
- (e) Interface convivial com funcionalidades operacionais, úteis e práticas, como a capacidade de guardar e armazenar perfis;
- (f) Ponto único de notificação harmonizado, em conformidade com o princípio da declaração única, também para as viagens internacionais;
- (g) Interconexão com outros sistemas que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação e posicionamento/localização para gerir efetivamente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego na RTE-T e para prestar serviços de valor acrescentado aos cidadãos e aos operadores, incluindo sistemas para uma utilização segura da rede, respeitadora do ambiente e eficiente em termos de capacidade;
- (h) Recolha e notificação de dados de utilização anonimizados e agregados que possam ser utilizados para o acompanhamento da aplicação dos RIS, incluindo, pelo menos, o número de utilizadores dos RIS, a disponibilidade de dados do Ambiente europeu de RIS, a conexão e o número de intercâmbios com outros sistemas ou plataformas digitais;
- (i) garantir a cibersegurança.

7. Disponibilização de dados para outros sistemas ou plataformas digitais

As especificações técnicas para o intercâmbio de dados com outros sistemas ou plataformas digitais, em conformidade com o artigo 5.º, devem respeitar os seguintes princípios:

- (a) Tirar partido das funcionalidades fornecidas pelo Ambiente europeu de RIS;
- (b) A facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as tecnologias RIS e as bases de dados e os sistemas utilizados por outros modos de transporte, através de conexões de dados e de interfaces adequadas;
- (c) A definição dos requisitos respeitantes aos sistemas, bem como dos procedimentos para o intercâmbio automatizado de dados;
- (d) O intercâmbio de informações em tempo real, em especial no que se refere aos dados que exigem transmissão imediata;
- (e) Assegurar o intercâmbio seguro de informações em conformidade com um sistema completo de controlo do acesso baseado em direitos;
- (f) Antecipar um quadro de intercâmbio de sistemas que permita desenvolvimentos futuros e conexões com outros sistemas, conforme necessário, incluindo intercâmbios com o futuro Espaço Comum Europeu de Dados sobre a Mobilidade e qualquer outro sistema concebido para promover inovações nos transportes multimodais.

8. [...]

[...]

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

9. Dados relativos à navegação e à planificação de viagem

As especificações técnicas a estabelecer de acordo com o artigo 5.º para dados em matéria de navegação e de planificação da viagem devem obedecer aos princípios seguintes:

- (a) Fornecimento de informações atualizadas a intervalos regulares e, pelo menos, sempre que ocorram alterações significativas na situação do canal navegável suscetíveis de afetar a navegação;
- (b) Abranger, no mínimo, as seguintes informações:
 - (a) Tempos de espera previstos nas eclusas, pontes (móveis), portos de navegação interior;

Dados sobre a rede europeia de vias navegáveis interiores necessários para a navegação e a planificação da viagem e que abranjam, pelo menos, os requisitos mínimos constantes do anexo I;

 - (b) Linha de água, profundidade mínima medida, altura livre, estado das barragens em caso de bloqueio da navegação, regime, linha de água prevista, profundidade mínima prevista;
 - (c) Estado do gelo e navegabilidade conexa;
 - (d) Horário de funcionamento das eclusas, pontes (móveis), portos de navegação interior.
 - (e) [...]
- (c) Disponibilização de informação através do ECDIS-fluvial, dos avisos à navegação e do Ambiente europeu de RIS, conforme adequado.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS AOS RIS

As especificações técnicas aplicáveis aos RIS são as previstas na [norma ES-RIS 2023/1].

21.
