

Bruxelles, 11 iunie 2024
(OR. en)

10824/24

**Dosar interinstituțional:
2024/0011 (COD)**

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

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	6008/24
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 31 ianuarie 2024, Comisia a trimis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului.
2. Propunerea se referă la o modificare a Directivei 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității¹.

¹ JO L 255, 30.9.2005, p. 152.

3. Directiva 2005/44/CE stabilește un cadru pentru implementarea și utilizarea unor servicii de informații fluviale armonizate, interoperabile și deschise¹, cu scopul de a spori siguranța, eficiența și caracterul ecologic al transportului pe căile navigabile interioare. Aceasta stabilește cerințele generale privind modul în care RIS ar trebui să fie instituite de statele membre, domeniile în care trebuie elaborate standarde și principiile care trebuie urmate.
4. Comisia a efectuat o evaluare ex post² a directivei în 2021. Aceasta a concluzionat că implementarea RIS este încă lentă și fragmentată, aspect care afectează competitivitatea și siguranța sectorului și îi frânează contribuția la obiectivele Pactului verde european.
5. Revizuirea directivei urmărește să abordeze problemele identificate. Aceasta are trei obiective principale:
 - asigurarea disponibilității datelor RIS și a standardelor armonizate;
 - facilitarea integrării transportului pe căile navigabile interioare în lanțul multimodal;
 - asigurarea unei mai mari adoptări și interoperabilități a soluțiilor digitale și abordarea preocupărilor legate de protecția datelor.
6. Comisia a adoptat propunerea în contextul Programului său privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT). Propunerea se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului³ care a avut la bază un studiu de sprijin extern.

¹ Serviciile de informații fluviale (RIS) sunt servicii și funcționalități avansate care se referă în principal fie la aspecte legate de trafic, fie la aspecte legate de transport ale navigației interioare. Serviciile legate de trafic sunt serviciul de informații privind căile navigabile, informațiile privind traficul, managementul traficului și monitorizarea traficului și atenuarea catastrofelor; serviciile legate de transport sunt planificarea voiajelor, gestionarea porturilor și a terminalelor, gestionarea mărfurilor și a flotei, statisticile, și taxele de utilizare a infrastructurii pentru căile navigabile interioare.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. EXAMINAREA DE CĂTRE ALTE INSTITUȚII

7. La 17 aprilie 2024, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European l-a numit pe dl Tom Berendsen (EPP, Țările de Jos) în calitate de raportor.
8. La 24 aprilie 2024, Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere¹. La 9 februarie 2024, Comitetul European al Regiunilor a decis să nu emită niciun aviz.

III. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL CONSILIULUI

9. Grupul de lucru pentru transport maritim a discutat propunerea în cadrul a șase reuniuni, începând din februarie 2024. Toate delegațiile și-au exprimat sprijinul general pentru obiectivele propunerii Comisiei, în vederea îmbunătățirii siguranței, a eficienței și a caracterului ecologic al transportului pe căile navigabile interioare. Grupul de lucru a examinat propunerea în detaliu și a discutat mai multe propuneri de compromis prezentate de președinție.
10. La reuniunea sa din 5 iunie, Comitetul Reprezentanților Permanenți și-a confirmat sprijinul pentru cel mai recent compromis și a recomandat Consiliului să ajungă la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 18 iunie 2024.
11. Au fost făcute o serie de modificări la propunerea Comisiei. Multe dintre aceste modificări vizează asigurarea clarității în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și coerența tehnică. De asemenea, trebuie menționate și alte modificări de fond, după cum urmează.
12. Comisia a propus extinderea domeniului de aplicare al directivei la toate căile navigabile interioare care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport TEN-T. Prin urmare, directiva ar deveni aplicabilă mai multor state membre care nu au implementat RIS până în prezent, deoarece nu sunt conectate direct la căile navigabile interioare din alte state membre. În situația lor specială, operațiunile de navigație interioară sunt, în esență, operațiuni naționale și nu au un element transfrontalier. Aceste state membre au pus sub semnul întrebării valoarea

¹ 10350/24.

adăugată a implementării RIS; potrivit evaluării lor, acest lucru ar genera costuri și sarcini administrative semnificative, fără niciun beneficiu pentru piața internă sau pentru funcționarea generală a sistemului de transport. Adesea, operațiunile de navigație interioară sunt deja acoperite de sistemele maritime din aceste țări. În plus, trebuie remarcat faptul că evaluarea impactului efectuată de Comisie nu a luat în considerare consecințele financiare și administrative ale acestei extinderi a domeniului de aplicare.

13. Din aceste motive, formularea articolului 2 fost revizuită: directiva ar continua să se aplice căilor navigabile interioare și porturilor interioare care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport și care sunt *conectate direct* la căile navigabile interioare și porturile interioare ale unui alt stat membru (și care fac parte, de asemenea, din rețeaua TEN-T). Dispoziția existentă la articolul 2 alineatul (2), care permite statelor membre să aplice directiva în mod voluntar pe căile navigabile interioare care nu intră în domeniul său de aplicare, rămâne neschimbată.
14. Legătura directă dintre RIS și sistemele informatice ale altor moduri, cum ar fi EMSW și eFTI, a fost eliminată din text la cererea mai multor state membre și clarificată într-un considerent.
15. Mecanismul de tratare a plângerilor propus de Comisie (articolul 8a) a fost considerat de majoritatea statelor membre ca fiind prea prescriptiv. Astfel de mecanisme există deja la nivel național, iar multe delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la sarcina administrativă sporită pe care ar putea-o genera o astfel de dispoziție; mai multe state membre au considerat chiar că textul propus ar încălca principiile subsidiarității și proporționalității. Prin urmare, articolul a fost eliminat.
16. Statele membre nu au sprijinit propunerea Comisiei de a permite actualizarea anexei I prin intermediul unui act delegat. Respectiva anexă stabilește lista datelor relevante care trebuie furnizate utilizatorilor RIS, iar orice modificare a acestei liste ar putea avea consecințe financiare semnificative. În al doilea rând, necesitatea unei astfel de proceduri simplificate nu este cu adevărat justificată, întrucât în ultimii 19 ani de la adoptarea directivei inițiale nu a fost necesară actualizarea acestei liste.
17. În sfârșit, termenul de transpunere propus de Comisie (un an de la intrarea în vigoare a directivei de modificare) ar urma să fie prelungit la trei ani.

18. Propunerea a fost însoțită de o evaluare a impactului¹. Respectiva evaluare a impactului a fost prezentată și examinată în detaliu cu ocazia unei reuniuni a grupului de lucru. Observațiile formulate se refereau în principal la implicațiile propunerii de extindere a domeniului de aplicare al directivei.
19. În această etapă a procedurii, Comisia menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii sale.

IV. ACTIUNEA SOLICITATĂ CONSILIULUI

20. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o *abordare generală* cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității, pe baza textului care figurează în anexa la prezenta notă.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS)
armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului² stabilește un cadru pentru implementarea și utilizarea serviciilor de informații fluviale (RIS) armonizate în Uniune. Implementarea RIS pe căile navigabile interioare sprijină siguranța și eficiența transportului pe căile navigabile interioare și, în ultimă instanță, sustenabilitatea acestuia, prin creșterea eficienței operațiunilor pe căile navigabile interioare.

¹ JO C , , p. .

² Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) De la intrarea în vigoare a Directivei 2005/44/CE, sectorul căilor navigabile interioare a beneficiat de furnizarea de RIS armonizate. Cu toate acestea, nivelul de armonizare între statele membre variază, în timp ce procesul de introducere a specificațiilor necesare s-a dovedit a fi îndelungat. În același timp, Pactul verde european¹ solicită dezvoltarea în continuare a unei mobilități multimodale automatizate și conectate, iar RIS ar trebui să fie adaptate pentru a aborda aceste noi provocări. În plus, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă² propune revizuirea Directivei 2005/44/CE printre măsurile sale pentru a atinge obiectivul de a promova crearea unui sistem de transport cu adevărat inteligent, alocarea eficientă a capacităților și managementul traficului. Planul de acțiune NAIADES III³ indică faptul că, pentru a sprijini obiectivul ca, până în 2030, căile navigabile interioare să facă parte dintr-un sistem RIS armonizat, fără sincope, revizuirile cadrului juridic privind RIS ar urmări să contribuie la eliminarea lacunelor existente în materie de armonizare și interoperabilitate cu alte moduri de transport și la îmbunătățirea disponibilității, reutilizării și interoperabilității datelor în sistemele digitale, în conformitate cu Strategia europeană privind datele⁴. La adaptarea RIS ar trebui să se țină seama de aceste schimbări și evoluții, precum și de experiența dobândită în punerea în aplicare a Directivei 2005/44/CE.
- (3) În interesul adoptării unei abordări coerente a interoperabilității în sectorul serviciilor publice, atunci când se implementează mediul european al RIS și alte soluții care intră în domeniul de aplicare al prezentului act, ar trebui respectate principiile stabilite de cel mai recent Cadru european de interoperabilitate (EIF)⁵, astfel cum este prevăzut la articolul 6 din propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru un nivel ridicat de interoperabilitate a sectorului public în întreaga Uniune (Regulamentul privind Europa interoperabilă)⁶.

¹ COM/2019/640 final.

² COM/2020/789 final.

³ COM/2021/324 final.

⁴ COM/2020/66 final.

⁵ COM/2017/134 final.

⁶ COM/2022/720 final.

- (4) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013¹ stabilește cerințe pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport („TEN-T”)² în vederea bunei funcționări a pieței interne și urmărește să asigure faptul că aceleași servicii de înaltă calitate sunt disponibile și compatibile cu sistemele altor moduri de transport de-a lungul acestei rețele.
- (5) Având în vedere că majoritatea călătoriilor efectuate de navele de navigație interioară sunt de natură internațională, RIS ar trebui să se concentreze pe acele căi navigabile interioare care fac parte din TEN-T și sunt conectate direct la căile navigabile interioare ale unui alt stat membru care fac parte din TEN-T și, prin urmare, au o importanță deosebită pentru Uniune. Statele membre ar trebui să poată continua să extindă, în mod voluntar, cerințele RIS la părți ale rețelei lor de căi navigabile interioare altele decât cele incluse în TEN-T, pentru a ține seama de particularitățile naționale. Statele membre ar trebui, de asemenea, să poată furniza servicii RIS într-un context transfrontalier prin intermediul unuia dintre cele două state membre în cauză. Autoritățile competente ale statelor membre cooperează în scopul furnizării acestor servicii RIS pe căile navigabile interioare transfrontaliere.
- (5a) Din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, cooperarea dintre Uniune și Rusia în domeniul RIS nu este nici adecvată, nici în interesul Uniunii. În consecință, cooperarea transfrontalieră în domeniul RIS cu Rusia nu mai este o prioritate pe teritoriul statelor membre.

¹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

² Politica UE privind rețeaua transeuropeană de transport, politica TEN-T, este un instrument-cheie pentru dezvoltarea unei infrastructuri de transport coerente, eficiente, multimodale și de înaltă calitate în întreaga UE. Ea cuprinde căi ferate, căi navigabile interioare, rute de transport maritim pe distanțe scurte și drumuri, conectând noduri urbane, porturi maritime și interioare, aeroporturi și terminale.

- (6) Experiența dobândită în urma aplicării Directivei 2005/44/CE a arătat că este important să se consolideze specificațiile tehnice privind furnizarea de date privind navigația și planificarea curselor, pentru a se îmbunătăți calitatea și actualitatea informațiilor furnizate utilizatorilor RIS. Sistemul european de gestionare a datelor de referință („ERDMS”) conține date de referință și liste de coduri necesare pentru buna funcționare a RIS și este instituit și operat în prezent de Comisie. În viitor, funcționarea ERDMS ar putea fi transferată unui terț.
- (7) Disponibilitatea pentru utilizatorii RIS, în timpul navigației, a unor informații actualizate și exacte cu privire la starea căii navigabile și a punctelor specifice, cum ar fi podurile, ecluzele și porturile interioare, ar trebui să îmbunătățească eficiența globală a sectorului căilor navigabile interioare. Prin urmare, RIS ar trebui să includă schimburi actualizate de date cu gestionarea semi și complet automatizată a sistemelor de infrastructură ale ecluzelor și podurilor mobile, precum și cu sistemele portuare comunitare ale porturilor interioare.
- (8) Pentru ca RIS să permită interconectarea cu lanțul logistic, este important ca informațiile să fie partajate nu numai în rândul utilizatorilor transportului pe căile navigabile interioare (de exemplu, prin intermediul sistemelor comunităților portuare ale porturilor interioare și al sistemelor de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare), ci și cu sistemele și aplicațiile altor moduri de transport. Ghișeele unice naționale în domeniul maritim („MNSW”) din cadrul ghișeului unic european în domeniul maritim („EMSW”) ¹ ar trebui să permită armonizarea rapoartelor transmise de nave în cadrul transportului maritim în întreaga Uniune. Schimbul de informații legate de trafic, cum ar fi orele de sosire și de plecare, ar asigura interoperabilitatea, multimodalitatea și integrarea fără probleme a transportului pe căile navigabile interioare („TCNI”) cu întregul lanț logistic. Informațiile electronice privind transportul de mărfuri („eFTI”) ar trebui să constituie baza pentru schimbul de informații privind transporturile de mărfuri și deșeuri periculoase între utilizatorii RIS, atunci când acest schimb este necesar. Atunci când este necesar, RIS ar trebui să faciliteze legăturile cu sistemele și platformele digitale ale altor moduri de transport și să pună informațiile la dispoziția acestora.

¹ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Schimbul de informații între navele de navigație interioară și porturile interioare, de exemplu în ceea ce privește disponibilitatea instalațiilor portuare, orele de funcționare sau informațiile privind navele și încărcăturile, nu este întotdeauna optim, ceea ce are un impact asupra eficienței operațiunilor TCNI. Informațiile privind disponibilitatea infrastructurii pentru combustibilii alternativi în porturi sunt deosebit de importante pentru promovarea performanței de mediu a sectorului. Pentru a simplifica și raționaliza schimbul de astfel de informații și pentru a îmbunătăți eficiența globală a sectorului, este important ca astfel de schimburi să devină parte a RIS și să fie elaborate specificațiile tehnice necesare.
- (10) Utilizarea unei platforme digitale unice pentru RIS ar trebui să raționalizeze furnizarea RIS, să îmbunătățească eficiența operațiunilor TCNI și să reducă sarcina pentru furnizorii și utilizatorii RIS. Platforma respectivă (denumită în continuare „mediul european al RIS”) ar trebui să sprijine serviciile relevante, să fie un punct central pentru schimbul de informații RIS în sectorul căilor navigabile interioare, precum și cu alte moduri de transport și, prin urmare, să devină principala coloană vertebrală digitală pentru furnizarea RIS în Uniune. Statele membre ar trebui să desemneze una sau mai multe autorități competente responsabile cu exploatarea mediului european al RIS. Aceste autorități sunt operatori în sensul exploatării mediului european al RIS.
- (11) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru introducerea mediului european al RIS, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili cadrul pentru dezvoltarea și funcționarea platformei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.¹
- (11a) Cooperarea cu țările terțe, în special cu țările învecinate, este relevantă pentru a asigura conectarea și interoperabilitatea dintre mediul european al RIS și RIS naționale ale acestor țări terțe.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Statele membre, după caz în cooperare cu Uniunea, ar trebui să încurajeze comandanții navelor, operatorii, agenții sau armatorii navelor care navighează pe căile lor navigabile interioare și expeditorii sau proprietarii mărfurilor transportate la bordul acestor nave să profite pe deplin de serviciile puse la dispoziție în conformitate cu prezenta directivă.
- (12) Statele membre sunt încurajate să instituie o procedură eficace de tratare plângerilor. Autoritățile statelor membre sunt încurajate să coopereze atunci când tratează plângeri care implică elemente transfrontaliere (de exemplu, standarde incompatibile în raportarea informațiilor privind navele), întrucât 75 % din operațiunile pe căile navigabile interioare includ curse internaționale. Tratarea plângerilor în temeiul prezentei directive nu ar trebui să aducă atingere competențelor autorităților de supraveghere în temeiul legislației Uniunii și a statelor membre, inclusiv al Regulamentului (UE) 2016/679¹ și al Regulamentului (UE) 2018/1725².
- (13) Elaborarea specificațiilor tehnice ar trebui să urmeze un set de principii (în special cele incluse în anexa II) pentru a asigura punerea în aplicare corespunzătoare și armonizată a dispozițiilor Directivei 2005/44/CE. Aceste principii ar trebui să evidențieze principalele elemente pe care ar trebui să le includă fiecare componentă RIS.
- (14) Cerințele și specificațiile tehnice în sensul RIS ar trebui să asigure în special faptul că datele RIS care constituie date cu caracter personal în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului pot fi prelucrate exclusiv în conformitate cu un sistem cuprinzător de control al accesului bazat pe drepturi, care asigură funcționalități atribuite, că toate autoritățile competente pot avea acces imediat la datele respective în conformitate cu competențele lor de reglementare, că sunt puse în aplicare măsuri tehnice și organizatorice adecvate pentru a se asigura faptul că prelucrarea prin mijloace electronice a datelor cu caracter personal poate fi efectuată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului³ și cu Regulamentul (UE) 2018/1725

¹ JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

² JO L 295, 21.11.2018, p. 39.

³ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

al Parlamentului European și al Consiliului¹, inclusiv pentru a asigura protecția împotriva încălcării securității datelor cu caracter personal și că prelucrarea informațiilor comerciale sensibile poate fi efectuată într-un mod care respectă confidențialitatea informațiilor respective.

- (15) Pentru a asigura navigația sigură și optimă a navelor pe căile navigabile interioare, statele membre ar trebui să fie la curent cu localizarea tuturor navelor de navigație interioară, inclusiv prin utilizarea datelor din sistemele de identificare automată („AIS”). Statele membre ar trebui, de asemenea, să facă schimb de informații legate de RIS pentru a spori eficiența RIS și pentru a reduce cerințele de raportare. În cazul în care transmiterea și schimbul de informații legate de RIS în aceste scopuri implică prelucrarea datelor cu caracter personal, cum ar fi prelucrarea numelor sau prelucrarea datelor de localizare atunci când aceasta permite identificarea, în mod direct sau indirect, a unei persoane, statele membre ar trebui să asigure legalitatea prelucrării respectivelor date cu caracter personal în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu Directiva 2002/58/CE, după caz.
- (16) [...]
- (17) În cazul în care acest lucru este justificat în mod corespunzător printr-o analiză adecvată și în absența unor standarde internaționale pertinente și actualizate care să garanteze siguranța navigației sau în cazul în care modificările aduse procesului decizional al Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) sau rezultatul acestuia ar compromite interesele Uniunii, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei III la Directiva 2005/44/CE pentru a furniza specificații tehnice adecvate pentru RIS, în conformitate cu principiile stabilite în anexa II la Directiva 2005/44/CE, cu scopul de a proteja interesele Uniunii.

¹ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei 2005/44/CE arată că perioada de introducere și actualizare a specificațiilor tehnice a fost îndelungată, ceea ce a afectat performanța sectorului. Prin urmare, este important să se modifice procesul de introducere a specificațiilor tehnice.
- (19) Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului¹ a introdus un astfel de proces pe baza specificațiilor tehnice elaborate de CESNI. Acționând sub auspiciile Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) și deschis experților din toate statele membre, CESNI² este responsabil cu elaborarea standardelor tehnice în domeniul transportului pe căile navigabile interioare. Experiența a demonstrat că CESNI a elaborat și actualizat în mod organizat și în timp util cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară. Ținând seama de expertiza CESNI și de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei (UE) 2016/1629, o abordare similară ar trebui aplicată și în cazul Directivei 2005/44/CE.
- (20) Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță și eficiență în navigația interioară, pentru a asigura furnizarea RIS și pentru a ține seama de progresul științific și tehnic și de alte evoluții din acest sector, trimiterea la specificațiile tehnice aplicabile serviciilor de informații fluviale, standardul european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS), cu condiția ca acesta să fie în conformitate cu principiile din anexa II, ar trebui să facă parte integrantă, dar nu esențială din Directiva 2005/44/CE, și să fie actualizat. Prin urmare, competența de a adopta acte de modificare a anexei III la Directiva 2005/44/CE în vederea actualizării trimiterii la cea mai recentă versiune a standardului ES-RIS și a stabilirii datei de aplicare a acestuia ar trebui delegată Comisiei în conformitate cu articolul 290 din TFUE.

¹ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

² CESNI este instituit în temeiul Rezoluției CCNR 2015-I-3.

- (21) La adoptarea actelor delegate, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (22) Comitetul privind brevetele conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și pasageri pe căile navigabile interioare menționat la articolul 11 din Directiva 2005/44/CE a fost desființat. În locul său, devine relevant Comitetul pentru transportul pe căi navigabile interioare care are expertiză în ceea ce privește standardele și specificațiile tehnice din sectorul căilor navigabile interioare pentru a asista Comisia în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului² în ceea ce privește RIS. În plus, prezenta directivă introduce modificări la articolul 5 și la articolul 12 din Directiva 2005/44/CE, referitor la procedura comitetului, modificări care trebuie să se reflecte într-un articol actualizat. Prin urmare, articolul 11 din Directiva 2005/44/CE ar trebui modificat pentru a reflecta aceste modificări.
- (23) În scopul unei mai bune reglementări și al simplificării, ar trebui să fie posibil ca Directiva 2005/44/CE să facă trimitere la standarde internaționale fără a le dubla în cadrul juridic al Uniunii.
- (24) RIS au fost instituite în Uniune din 2005, iar statele membre au acumulat o experiență considerabilă în dezvoltarea și punerea lor în aplicare. În plus, specificațiile tehnice necesare pentru funcționarea RIS sunt incluse în anexa III la Directiva 2005/44/CE. În acest sens, articolul 12 alineatul (2) din Directiva 2005/44/CE ar trebui eliminat. În plus, prin modificarea domeniului de aplicare al Directivei 2005/44/CE pentru a deplasa accentul asupra TEN-T, cerința de implementare a RIS este aplicabilă celor mai importante căi

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

² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

navigabile, creând o rețea de transport fiabilă. Ca atare, articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2005/44/CE ar trebui eliminat.

- (25) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și adecvat, în vederea realizării obiectivului de bază de stabilire a unui cadru pentru furnizarea de servicii de informații fluviale (RIS) în Uniune, să se stabilească norme privind instituirea, funcționarea și specificațiile tehnice ale RIS. Prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană.
- (26) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului și a emis un aviz la 20 martie 2024¹.
- (27) Prin urmare, Directiva 2005/44/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹ JO C [...], [...], p. [...].

Articolul 1

Modificări ale Directivei 2005/44/CE

Directiva 2005/44/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul

- (1) Prezenta directivă stabilește un cadru pentru implementarea și utilizarea serviciilor de informații fluviale (RIS) armonizate în cadrul Uniunii pentru a sprijini transportul pe căile navigabile interioare în vederea creșterii siguranței, eficienței și sustenabilității acestuia, precum și pentru a facilita interfețele cu alte moduri de transport.
- (2) Prezenta directivă prevede un cadru pentru stabilirea și dezvoltarea în continuare a cerințelor, specificațiilor și condițiilor tehnice pentru a asigura disponibilitatea unor RIS armonizate, interoperabile și accesibile pe căile navigabile interioare ale Uniunii și pentru a facilita interfețe standardizate cu alte servicii de gestionare a traficului modal.”

2. La articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezenta directivă se aplică implementării și exploatării RIS pe toate căile navigabile interioare și în toate porturile interioare ale statelor membre care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt specificate și enumerate în anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹ și care sunt conectate direct la căile navigabile interioare și porturile interioare ale unui alt stat membru care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt specificate și enumerate în anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.”

¹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. La articolul 3, se adaugă următoarele litere:

„(ha) «rețea transeuropeană de transport» (TEN-T) înseamnă căile navigabile interioare astfel cum sunt definite în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;

(hb) [...];

(hc) [...];

(hd) [...];

(he) «sistem european de gestionare a datelor de referință» (ERDMS) înseamnă o arhivă (bibliotecă) cu punct unic de acces care înmagazinează date de referință și liste de coduri utilizate de aplicațiile informatice în transportul pe căile navigabile interioare; Nu include datele de rețea în conformitate cu anexele I și III furnizate de statul membru;

(hf) «sistem al comunității portuare» înseamnă o platformă electronică pentru schimbul de informații între părțile interesate publice și private pentru a asigura buna funcționare a proceselor portuare și logistice;

(hg) «sistem de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare» înseamnă o platformă electronică care sprijină gestionarea semiautomatizată și complet automatizată a infrastructurii TCNI în ecluze și poduri mobile în TEN-T, operată de autoritățile publice de gestionare a căilor navigabile;

(hh) «mediul european al RIS» înseamnă o platformă electronică cu punct unic de acces, alimentată cu informații RIS naționale destinate utilizatorilor RIS și care furnizează linkuri către raportarea electronică în conformitate cu principiul «doar o singură dată»;

(hi) «porturi interioare» înseamnă un port pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.”

4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Instituirea RIS

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a pune în aplicare RIS pe căile navigabile interioare și în porturile interioare în sensul prezentei directive.
- (2) Statele membre dezvoltă RIS astfel încât aplicația RIS să fie eficientă, extensibilă și interoperabilă, astfel încât să interacționeze cu alte aplicații RIS și cu sisteme destinate altor moduri de transport, asigurând totodată interfețe pentru sistemele de gestionare a transporturilor și activitățile comerciale.
- (3) Pentru realizarea RIS, statele membre:
 - (a) se asigură că utilizatorilor RIS le sunt furnizate toate datele relevante privind navigația și planificarea curselor pe căile navigabile interioare. Aceste date de rețea, astfel cum sunt definite în anexa I, sunt actualizate și furnizate cel puțin într-un format electronic comun accesibil în conformitate cu anexa III;
 - (b) pun la dispoziția utilizatorilor RIS, pe lângă datele menționate la litera (a), hărți electronice de navigație adaptate navigației pentru toate căile lor navigabile interioare și porturile lor interioare din TEN-T;
 - (c) permit autorităților competente, în măsura în care reglementările naționale sau internaționale prevăd notificări din partea navelor, să primească de la nave rapoarte electronice cuprinzând toate datele solicitate navelor. În cazul transportului transfrontalier, transmiterea integrală a acestor date între autoritățile competente ale statelor învecinate este permisă înainte de sosirea navelor la frontieră;

- (d) se asigură că notificările transmise către comandanții navelor, inclusiv cele privind nivelul apei (sau pescajul maxim permis) și rapoartele privind gheața de pe căile lor navigabile interioare sunt furnizate ca mesaje standardizate, codificate și care pot fi descărcate electronic. Mesajul standardizat conține cel puțin informațiile necesare pentru navigația în siguranță. Notificările către comandanții navelor trebuie să fie actualizate și să fie furnizate cel puțin într-un format electronic accesibil;
- (e) [...];
- (ea) se asigură că datele de rețea din mediul european al RIS sunt actualizate prin furnizarea fără întârziere a tuturor datelor de rețea necesare definite în anexele I și III;
- (f) facilitează cel puțin punerea la dispoziție a informațiilor legate de trafic prin intermediul interfețelor care respectă specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu anexa II punctul 7, după caz, către mediile electronice de schimb de informații stabilite de dreptul Uniunii și utilizate în alte moduri de transport;
- (g) [...];
- (h) se asigură că sunt puse la dispoziție interfețe standardizate în conformitate cu anexele II și III pentru sistemele comunităților portuare ale porturilor interioare, inclusiv, printre altele, disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi și, în special, a instalațiilor necesare în temeiul articolului 10 din Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului¹;
- (i) se asigură că interfețele standardizate în conformitate cu anexele II și III sunt puse la dispoziția altor sisteme de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare în scopul gestionării traficului fluvial.

¹ Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Obligațiile menționate la prezentul alineat se îndeplinesc în conformitate cu specificațiile și principiile prevăzute în anexele I și II.

- (4) Autoritățile competente ale statului membru instituie centre RIS în conformitate cu necesitățile regionale.
- (5) Statele membre creează, reglementează, exploatează, utilizează și întrețin în comun un mediu european al RIS care furnizează servicii privind căile navigabile, infrastructura, traficul și transportul și furnizează datele necesare. Mediul european al RIS este accesibil tuturor utilizatorilor RIS și este principala platformă pentru schimbul de informații legate de RIS. El conține interfețe pentru conexiunile cu sistemele altor moduri de transport și ale porturilor interioare. Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile cu mediul european al RIS.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a caracteristicilor, rolurilor și procedurilor operaționale pentru mediul european al RIS și de identificare a entității operatoare al acestuia, pe baza principiilor specificațiilor tehnice RIS prevăzute la punctul 7 din anexa II, pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a acestora în întreaga Uniune. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).
- (7) Pentru utilizarea sistemelor de identificare automată («AIS»), se aplică Acordul regional privind serviciile de radiocomunicații pe căile navigabile interioare (RAINWAT) încheiat la București la 12 aprilie 2012 în cadrul Reglementărilor radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT).
- (8) [...].
- (9) Comisia ia măsuri adecvate pentru a verifica interoperabilitatea, fiabilitatea, disponibilitatea și siguranța RIS.”

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Specificații tehnice

- (1) Pentru a sprijini RIS și a asigura interoperabilitatea acestor servicii, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2), se aplică specificațiile tehnice menționate în anexa III în conformitate cu principiile stabilite în anexa II, iar acestea vizează în special următoarele domenii:
- (a) sistemul de afișare a hărților electronice și de informare pentru navigația pe căile navigabile interioare (ECDIS interior);
 - (b) rapoartele electronice transmise de nave;
 - (c) notificările transmise comandanților de nave;
 - (d) sistemele de reperare și de urmărire a navelor;
 - (e) compatibilitatea echipamentelor necesare pentru utilizarea RIS;
 - (f) specificații tehnice pentru exploatarea mediului european al RIS;
 - (g) interconectarea și schimbul de informații cu bazele de date ale Uniunii (ERDMS);
 - (h) interfața standardizată pentru platformele informatice ale altor moduri de transport;
 - (i) interfața standardizată pentru sistemele comunităților portuare și cu sistemele de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare;
 - (j) datele privind navigația și planificarea voiajelor.”

5a. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Determinarea poziției prin satelit

În scopul aplicării RIS, care necesită determinarea exactă a poziției, se recomandă utilizarea sistemelor de determinare a poziției și navigație prin satelit, cum ar fi serviciile de navigație furnizate de Galileo, inclusiv Serviciul de mare precizie și Autentificarea mesajelor de navigație prin serviciul deschis și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS). În scopul aplicațiilor și serviciilor care se bazează pe date de observare a Pământului, se recomandă utilizarea datelor, a informațiilor sau a serviciilor Copernicus.”

6. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Autoritățile competente

Statele membre desemnează autorități competente pentru aplicația RIS, pentru schimbul internațional de date, pentru exploatarea mediului european al RIS și pentru tratarea plângerilor înaintate de utilizatorii RIS. Aceste autorități sunt notificate Comisiei până la... [doi ani de la data transpunerii prezentei directive].”

7. [...]

8. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Norme privind respectarea vieții private, securitatea informațiilor și prelucrarea datelor cu caracter personal

- (1) Statele membre iau măsurile tehnice și organizatorice adecvate, în conformitate cu dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, pentru a proteja informațiile și evidențele RIS împotriva evenimentelor nedorite sau a utilizării abuzive, inclusiv a accesului necorespunzător, a modificării sau a pierderii, și pentru a asigura confidențialitatea informațiilor comerciale și a altor informații sensibile schimbate în temeiul prezentei directive.
- (2) Datele care constituie date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului, pot fi prelucrate în temeiul prezentei directive numai în măsura în care o astfel de prelucrare este necesară pentru funcționarea aplicațiilor RIS, cu scopul de a asigura RIS armonizate, interoperabile și accesibile pe căile navigabile interioare ale Uniunii și de a facilita interfețe standardizate cu alte servicii de gestionare a traficului modal.”

9. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Procedura de modificare

- (1) [...]
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a modifica anexa III prin actualizarea, după caz, având în vedere criteriile definite la alineatul (3) și în conformitate cu principiile din anexa II, a trimerii la cea mai recentă versiune a ES-RIS și pentru a stabili data de aplicare a acesteia.
- (3) În absența unor specificații tehnice pertinente și actualizate sau atunci când specificațiile tehnice elaborate de CESNI nu respectă cerințele aplicabile prevăzute în anexa II sau în cazul în care modificările procesului decizional al CESNI sau ale altor elemente ale standardului ar compromite interesele Uniunii și dacă acest lucru este justificat în mod corespunzător printr-o analiză adecvată, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a modifica anexa III în vederea furnizării de specificații tehnice adecvate pe baza principiilor stabilite în anexa II.”

10. La articolul 10a, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la [data intrării în vigoare]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.”

11. La articolul 10a, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Un act delegat adoptat în temeiul prezentului articol intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea respectivului act către Parlamentul European.”

12. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru transportul pe căi navigabile interioare. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

13. La articolul 12, alineatele (2) și (3) se elimină.
14. Se introduce următorul articol:

„Articolul 12 a

Monitorizare

Comisia monitorizează instituirea RIS în cadrul Uniunii și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la ... [5 ani de la data intrării în vigoare].”

15. Anexa I la Directiva 2005/44/CE se înlocuiește cu textul din anexa I la prezenta directivă.
16. Anexa II la Directiva 2005/44/CE se înlocuiește cu anexa II la prezenta directivă.
17. Textul din anexa III la prezenta directivă se adaugă ca anexa III.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la ... [trei ani de la intrarea în vigoare]. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.
- (2) Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.
- (3) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre care au căi navigabile interioare care se încadrează în domeniul de aplicare al articolului 2 din Directiva 2005/44/CE.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președinta

Președintele

CERINȚE MINIME ÎN MATERIE DE DATE

După cum se menționează la articolul 4 alineatul (3) litera (a), se furnizează în special următoarele date:

- axa căii navigabile cu indicarea kilometrilor;
- restricțiile aplicabile navelor sau convoaielor cu privire la lungime, lățime, pescaj și înălțime;
- orarul de funcționare al structurilor restrictive, în special al ecluzelor și podurilor;
- timpii de așteptare prevăzuți la poduri, ecluze și porturi interioare;
- amplasarea porturilor și a siturilor de transbordare;
- datele de referință privind indicatoarele nivelului apei, relevante pentru navigație;
- localizarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Informațiile furnizate trebuie să fie actualizate.

PRINCIPII PENTRU SPECIFICAȚIILE TEHNICE RIS**1. Principii generale**

Specificațiile tehnice RIS trebuie să respecte următoarele principii generale:

- (a) indicarea cerințelor tehnice pentru planificarea, punerea în aplicare și utilizarea în exploatare a serviciilor și a sistemelor aferente;
- (b) arhitectura și organizarea RIS;
- (c) recomandări pentru nave în vederea participării la RIS, pentru serviciile individuale și pentru dezvoltarea etapizată a RIS.

2. ECDIS interior

Specificațiile tehnice care urmează să fie stabilite în conformitate cu articolul 5 pentru un sistem de vizualizare a hărților electronice și a informațiilor (ECDIS interior) respectă următoarele principii:

- (a) compatibilitatea cu ECDIS maritim pentru facilitarea traficului navelor de navigație interioară în zonele de trafic mixt ale estuarelor, precum și în zonele de trafic fluvial-maritim;
- (b) definirea cerințelor minime pentru echipamentul ECDIS interior, precum și conținutul minim al hărților electronice de navigație, în vederea asigurării securității navigației, în special:
 - (a) un nivel ridicat de fiabilitate și disponibilitate a echipamentului ECDIS interior utilizat;
 - (b) soliditatea echipamentului ECDIS interior care să-i permită să suporte condițiile ambientale de la bordul unei nave, fără a i se diminua calitatea sau fiabilitatea;
 - (c) includerea în harta electronică de navigație a tuturor tipurilor de obiecte topografice (de exemplu limitele căii navigabile, construcții pe țărm, faruri) care sunt necesare pentru siguranța navigației;

- (d) monitorizarea hărții electronice cu ajutorul unei imagini radar suprapuse în scopul pilotării navei;
- (c) integrarea informațiilor actualizate privind adâncimea căii navigabile în harta electronică de navigație și afișarea unui nivel al apei predeterminat sau a nivelului efectiv;
- (d) integrarea informațiilor suplimentare (de exemplu, a celor care provin de la alte surse decât autoritățile competente) în harta electronică de navigație și afișarea în ECDIS interior fără afectarea informațiilor care sunt necesare pentru siguranța navigației;
- (e) disponibilitatea hărților electronice de navigație pentru utilizatorii RIS;
- (f) punerea la dispoziție a datelor privind hărțile electronice de navigație către toți producătorii de aplicații, după caz, la un preț rezonabil;
- (g) integrarea de informații actualizate privind timpii de așteptare la ecluze, poduri și porturi interioare și afișarea în ECDIS interior fără afectarea informațiilor care sunt necesare pentru siguranța navigației.

3. Rapoarte electronice transmise de nave

Specificațiile tehnice pentru rapoartele electronice transmise de nave în navigația interioară, în conformitate cu articolul 5, respectă următoarele principii:

- (a) facilitarea schimburilor de date electronice între autoritățile competente ale statelor membre, între participanții la navigația interioară și maritimă, precum și la transportul multimodal, în care este implicată navigația interioară;
- (b) utilizarea unui mesaj standardizat de notificare a transportului pentru comunicarea navă-autoritate, autoritate-navă și autoritate-autoritate astfel încât să se obțină compatibilitatea cu navigația maritimă;
- (c) utilizarea unor liste de coduri și a unor clasificări acceptate la nivel internațional, eventual completate pentru a răspunde cerințelor suplimentare de navigație interioară;
- (d) utilizarea unui număr european unic de identificare a navelor.

4. Notificări transmise comandanților de nave

Specificațiile tehnice pentru notificările către comandanții navelor în conformitate cu articolul 5, în special cu privire la informațiile referitoare la căile navigabile, informațiile referitoare la trafic, gestionarea traficului, precum și planificarea parcursurilor respectă următoarele principii:

- (a) o structură standardizată a datelor care să utilizeze module de text predefinite și codificate într-o mare măsură în așa fel încât să permită traducerea automată în alte limbi a conținutului esențial și pentru a facilita integrarea notificărilor către comandanți în sistemele de planificare a parcursurilor;
- (b) compatibilitatea structurilor de date standardizate cu structura de date a ECDIS interior, pentru a facilita integrarea notificărilor către comandanți în ECDIS interior;
- (c) o aliniere la specificațiile tehnice pentru navigație și planificarea voiajelor pentru a asigura coerența informațiilor furnizate.

5. Sisteme de reperare și urmărire a navelor

Specificațiile tehnice pentru sistemele de reperare și urmărire a navelor, în conformitate cu articolul 5, respectă următoarele principii:

- (a) definirea cerințelor privind sistemele și a mesajelor standard, precum și a procedurilor care să permită furnizarea lor în mod automat;
- (b) diferențierea dintre sistemele care răspund cerințelor privind informațiile tactice referitoare la trafic și sistemele care răspund cerințelor privind informațiile strategice referitoare la trafic, atât cu privire la precizia poziționării, cât și la rata de actualizare cerută;
- (c) descrierea sistemelor tehnice relevante pentru reperarea și urmărirea navelor, cum ar fi AIS interior (sistemul automat de identificare interior);
- (d) compatibilitatea formatelor datelor cu sistemul AIS maritim.

6. Principiile mediului european al RIS

Specificațiile tehnice pentru mediul european al RIS, în conformitate cu articolul 5, trebuie să respecte următoarele principii:

- (a) să joace rolul de ghișeu digital unic pentru navigația interioară;
- (b) să ofere un punct de acces unic armonizat pentru informații actualizate, în timp real atunci când este posibil, privind condițiile de pe căile navigabile pentru o navigație, o planificare și operațiuni portuare sigure și sustenabile de-a lungul TEN-T;
- (c) să faciliteze lanțurile de transport pentru multimodalitate, asigurând în același timp un nivel adecvat de protecție a datelor;
- (d) să asigure un nivel ridicat de acuratețe a datelor pentru schimbul neîntrerupt de date între utilizatorii RIS relevanți de-a lungul TEN-T (în interiorul și în afara Uniunii);
- (e) interfață ușor de utilizat cu funcționalități adecvate, utile și practice, cum ar fi capacitatea de a salva și de a stoca profiluri;
- (f) un punct de raportare unic armonizat, în conformitate cu principiul „doar o singură dată”, inclusiv pentru voiajele internaționale;
- (g) o legătură cu alte sisteme care utilizează tehnologii de informații, de comunicare, de navigare și de poziționare/localizare pentru gestionarea infrastructurii, a mobilității și a traficului în cadrul TEN-T în mod eficace și pentru asigurarea de servicii cu valoare adăugată cetățenilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punct de vedere al capacității;
- (h) să colecteze și să raporteze date de utilizare anonimizate și agregate care să poată fi utilizate pentru monitorizarea implementării RIS, printre care cel puțin numărul de utilizatori RIS, disponibilitatea datelor în mediul european al RIS, conectarea și numărul de schimburi cu alte sisteme sau platforme digitale;
- (i) să asigure securitatea cibernetică.

7. Disponibilitatea datelor pentru alte sisteme sau platforme digitale

Specificațiile tehnice pentru schimbul de date cu alte sisteme sau platforme digitale, în conformitate cu articolul 5, trebuie să respecte următoarele principii:

- (a) se bazează pe funcționalitățile oferite de mediul european al RIS;
- (b) facilitează schimbul electronic de date între tehnologiile RIS și bazele de date și sistemele utilizate de alte moduri de transport, prin legături de date și interfețe adecvate;
- (c) definește cerințele privind sistemele și procedurile pentru schimbul automatizat de date;
- (d) un schimb de informații în timp real, în special pentru datele critice din punctul de vedere al timpului;
- (e) asigură schimbul securizat de informații în conformitate cu un sistem cuprinzător de control al accesului bazat pe drepturi;
- (f) anticipează un cadru de schimb între sisteme care va permite evoluții viitoare și legături cu sisteme suplimentare, după caz, inclusiv schimburi cu viitorul spațiu european al datelor privind mobilitatea și cu orice alt sistem conceput pentru a promova inovațiile în transportul multimodal.

8. [...]

[...]

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

9. Date privind planificarea navigației și a voiajelor

Specificațiile tehnice pentru datele privind planificarea navigației și a voiajelor, în conformitate cu articolul 5, trebuie să respecte următoarele principii:

- (a) furnizarea de informații actualizate la intervale regulate și cel puțin atunci când au loc modificări semnificative ale situației căii navigabile care pot afecta navigația;
- (b) acoperă cel puțin următoarele informații:
 - (a) timpul de așteptare prevăzut la ecluze, poduri (mobile), porturi interioare;
 - (a1) datele privind rețeaua europeană de căi navigabile necesare pentru navigație și planificarea voiajelor și care acoperă cel puțin cerințele minime prevăzute în anexa I;
 - (b) nivelul apei, adâncimea cea mai mică, înălțimea liberă pe verticală, starea barajului dacă blochează navigația, regimul, nivelul prognozat al apei, adâncimea minimă preconizată;
 - (c) situația gheții și navigabilitatea aferentă;
 - (d) orarul de funcționare al ecluzelor, podurilor (mobile), porturilor interioare;
 - (e) [...]
- (c) furnizarea de informații prin intermediul ECDIS interior, al notificărilor transmise comandanților de nave și al mediului european al RIS, după caz.

SPECIFICAȚII TEHNICE PENTRU RIS

Specificațiile tehnice aplicabile RIS sunt cele stabilite în [ES-RIS 2023/1].
