



Bruselas, 11 de junio de 2024
(OR. en)

10824/24

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

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

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. Ción.:	6008/24
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad – Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 31 de enero de 2024, la Comisión remitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. La propuesta consiste en una modificación de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad ¹.

¹ DO L 255 de 30.9.2005, p. 152.

3. La Directiva 2005/44/CE establece normas generales para la implantación y uso de unos servicios de información fluvial armonizados, interoperables y abiertos², con el objetivo de aumentar la seguridad, la eficiencia y el respeto del medio ambiente del transporte por vías navegables interiores. Establece los requisitos generales sobre el modo en que los Estados miembros deben crear los servicios de información fluvial, los ámbitos en los que es necesario elaborar normas y los principios que deben seguirse.
4. En 2021 la Comisión llevó a cabo una evaluación *ex post*³ de la Directiva. Llegó a la conclusión de que la implantación de SIF sigue siendo lenta y estando fragmentada, lo que obstaculiza la competitividad y la seguridad del sector y frena su contribución a los objetivos del Pacto Verde Europeo.
5. La revisión de la Directiva pretende solventar los problemas detectados. Tiene tres objetivos principales:
 - garantizar la disponibilidad de datos de los SIF y de normas armonizadas;
 - facilitar la integración del transporte por vías navegables interiores en la cadena multimodal;
 - garantizar una mayor adopción e interoperabilidad de las soluciones digitales y abordar las preocupaciones en materia de protección de datos.
6. La Comisión adoptó la propuesta en el contexto de su programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT). La propuesta se basa en los resultados de una evaluación de impacto⁴ realizada a partir de un estudio externo de apoyo.

² Los servicios de información fluvial (SIF) son servicios y funcionalidades avanzados que hacen referencia principalmente a aspectos relacionados con el tráfico o con el transporte por vías navegables interiores. Los servicios relacionados con el tráfico son el Servicio de Información sobre Canales Navegables, Información sobre Tráfico, Gestión del Tráfico y Seguimiento del Tráfico y Prevención de Accidentes; los servicios relacionados con el transporte son la planificación de itinerarios, la gestión de puertos y terminales, la gestión de cargas y flotas, las estadísticas y los cánones por el uso de la infraestructura de las vías navegables interiores.

³ SWD(2021) 0050 final.

⁴ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. EXAMEN POR LAS DEMÁS INSTITUCIONES

7. El 17 de abril de 2024, la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a Tom Berendsen (PPE, Países Bajos).
8. El 24 de abril de 2024 el Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta⁵. El 9 de febrero de 2024, el Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen.

III. ESTADO DE LOS TRABAJOS EN EL CONSEJO

9. El Grupo «Transporte Marítimo» debatió la propuesta en seis reuniones desde febrero de 2024. Todas las delegaciones expresaron su apoyo en general a los objetivos de la propuesta de la Comisión, que pretende mejorar la seguridad y la eficiencia del transporte por vías navegables interiores y su respeto del medio ambiente. El Grupo estudió detalladamente la propuesta y debatió varias propuestas transaccionales presentadas por la Presidencia.
10. En su reunión del 5 de junio, el Comité de Representantes Permanentes confirmó su apoyo al último texto transaccional y recomendó que el Consejo alcanzara una orientación general en la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 18 de junio de 2024.
11. Se han introducido una serie de cambios en la propuesta de la Comisión. Muchos de ellos tienen por objeto asegurar la claridad sobre el tratamiento de los datos personales y la coherencia técnica. También hay otros cambios de fondo que deben tenerse en cuenta, como se indica a continuación.
12. La Comisión proponía ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva a todas las vías navegables interiores que forman parte de la red transeuropea de transporte RTE-T, con lo que la Directiva pasaría a ser aplicable en varios Estados miembros que hasta el momento no han implantado SIF al no estar directamente conectados con las vías navegables interiores de otros Estados miembros. En su caso particular, las operaciones de navegación interior son fundamentalmente nacionales y no tienen carácter transfronterizo. Estos Estados miembros cuestionaron el valor añadido de la implantación de SIF que, según su evaluación, implicaría costes y cargas administrativas considerables sin aportar beneficio alguno para el mercado interior ni para el funcionamiento general del sistema de transporte. A menudo, en estos países las operaciones de navegación interior ya están cubiertas por sistemas marítimos.

⁵ 10350/24.

Además, procede señalar que la evaluación de impacto realizada por la Comisión no tenía en cuenta las consecuencias financieras y administrativas de esta ampliación del ámbito de aplicación.

13. Por estos motivos se modificó la redacción del artículo 2: la Directiva seguiría aplicándose a las vías navegables y puertos interiores que formen parte de la red transeuropea de transporte y estén *directamente conectados* a vías navegables y puertos interiores de otro Estado miembro (y que también formen parte de la red RTE-T). La disposición actual del artículo 2, apartado 2, que permite que los Estados miembros apliquen la Directiva con carácter voluntario en vías navegables interiores que queden fuera de su ámbito de aplicación, se mantiene sin cambios.
14. A petición de varios Estados miembros se ha eliminado del texto la conexión directa entre los SIF y los sistemas informáticos de otros modos de transporte, como el EMSW y la IETM, para aclararlo en un considerando.
15. La mayoría de los Estados miembros consideraba demasiado prescriptivo el mecanismo de tramitación de reclamaciones propuesto por la Comisión (artículo 8 *bis*). Estos mecanismos ya existen a escala nacional, y muchas delegaciones expresaron su preocupación por el aumento de la carga administrativa que implicaría una disposición de este tipo; varios Estados miembros consideraron incluso que el texto propuesto iría en detrimento de la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. Por consiguiente, el artículo se ha suprimido.
16. Los Estados miembros no apoyaban la propuesta de la Comisión de que el anexo I pueda actualizarse por medio de un acto delegado. Dicho anexo establece la lista de los datos pertinentes que deben facilitarse a los usuarios de SIF, y toda modificación de esta lista podría tener consecuencias financieras considerables. En segundo lugar, la necesidad de tal procedimiento simplificado no se justifica en realidad, ya que en los últimos diecinueve años tras la adopción de la Directiva inicial no ha sido necesario actualizar la lista.
17. Por último, el plazo de transposición propuesto por la Comisión (un año después de la entrada en vigor de la Directiva de modificación) se ampliaría a tres años.

18. La propuesta iba acompañada de una evaluación de impacto⁶, que se presentó y examinó concienzudamente en una reunión del Grupo. Las observaciones formuladas se referían principalmente a las implicaciones que tendría la ampliación propuesta del ámbito de aplicación de la Directiva.
19. En la fase actual del procedimiento, la Comisión mantiene una reserva de procedimiento sobre todas las enmiendas a su propuesta.

IV. ACCIÓN QUE SE SOLICITA AL CONSEJO

20. En vista de lo anterior, se ruega al Consejo que alcance una *orientación general* sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad, a partir del texto que figura en el anexo de la presente nota.

⁶ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2005/44/CE, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo² establece las normas generales para la implantación y uso de los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en la Unión. La implantación de SIF en las vías navegables interiores contribuye a la seguridad y la eficiencia del transporte por vías navegables interiores y, en última instancia, a su sostenibilidad, aumentando la eficiencia de las operaciones en las vías navegables interiores.

¹ DO C de , p. .

² Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2005/44/CE, el sector de la navegación interior se ha beneficiado de la prestación de SIF armonizados. Sin embargo, el nivel de armonización entre los Estados miembros varía, y el proceso de introducción de las especificaciones necesarias ha resultado largo. Al mismo tiempo, el Pacto Verde Europeo³ pide que se siga desarrollando una movilidad multimodal automatizada y conectada, y los SIF deben adaptarse para abordar estos nuevos retos. Además, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁴ propone la revisión de la Directiva 2005/44/CE entre sus medidas para alcanzar el objetivo de promover la creación de un sistema de transporte verdaderamente inteligente, la asignación eficiente de capacidad y la gestión del tráfico. El Plan de Acción NAIADES III⁵ indica que, para apoyar el objetivo de que las vías navegables interiores formen parte de un sistema sin fisuras de SIF armonizados de aquí a 2030, las revisiones del marco jurídico sobre los SIF tendrían por objeto ayudar a colmar las lagunas existentes en materia de armonización e interoperabilidad con otros modos de transporte, así como contribuir a mejorar la disponibilidad de datos, la reutilización y la interoperabilidad de los sistemas digitales, en consonancia con la Estrategia Europea de Datos⁶. Estos cambios y novedades, así como la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 2005/44/CE, deben tenerse en cuenta a la hora de adaptar los SIF.
- (3) En aras de la adopción de un enfoque coherente de la interoperabilidad en el sector de los servicios públicos, al implantar el entorno europeo de los SIF y otras soluciones incluidas en el ámbito del presente acto deben seguirse los principios establecidos en el último Marco Europeo de Interoperabilidad⁷, tal como se establece en el artículo 6 de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas a fin de garantizar un alto nivel de interoperabilidad del sector público en toda la Unión (Ley sobre la Europa Interoperable)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) El Reglamento (UE) n.º 1315/2013⁹ establece requisitos para el desarrollo de la red transeuropea de transporte («RTE-T»)¹⁰ a fin de lograr el buen funcionamiento del mercado interior, y tiene por objeto garantizar la disponibilidad de los mismos servicios de alta calidad y que estos sean compatibles con los sistemas de otros modos de transporte a lo largo de esta red.
- (5) Dado que la mayoría de los viajes de los buques de navegación interior tiene carácter internacional, los SIF deben centrarse en aquellas vías navegables interiores que formen parte de la RTE-T y estén directamente conectadas a vías navegables interiores de otro Estado miembro que formen parte de la RTE-T y, por lo tanto, tengan suma importancia para la Unión. Los Estados miembros deben poder seguir ampliando, con carácter voluntario, los requisitos de los SIF a partes de su red de vías navegables interiores distintas de las incluidas en la RTE-T para tener en cuenta las especificidades nacionales. Los Estados miembros también deben poder prestar SIF en un contexto transfronterizo, a cargo de cualquiera de los dos Estados miembros afectados. Las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán para la prestación de estos SIF en las vías navegables interiores transfronterizas.
- (5 bis) Debido a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, la cooperación entre la Unión y Rusia en el ámbito de los SIF no procede ni redundaría en interés de la Unión. Por consiguiente, la cooperación transfronteriza con Rusia en lo referente a los SIF deja de ser una prioridad en el territorio de los Estados miembros.

⁹ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ La política de la red transeuropea de transporte de la Unión, la política de la RTE-T, es un instrumento clave para el desarrollo de infraestructuras de transporte coherentes, eficientes, multimodales y de alta calidad en toda la Unión. Incluye ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que conectan nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales.

- (6) La experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2005/44/CE ha puesto de manifiesto la importancia de reforzar las especificaciones técnicas relativas al suministro de datos sobre navegación y planificación de itinerarios, con el fin de mejorar la calidad y la puntualidad de la información facilitada a los usuarios de los SIF. El Sistema Europeo de Gestión de Datos de Referencia («ERDMS», por sus siglas en inglés) contiene datos de referencia y listas de códigos necesarios para el correcto funcionamiento de los SIF, y la Comisión es la encargada de su creación y de su gestión en la actualidad. La gestión del ERDMS podría transferirse en el futuro a un tercero.
- (7) La disponibilidad para los usuarios de los SIF, durante la navegación, de información actualizada y precisa sobre el estado de los canales navegables y puntos específicos, como puentes, esclusas y puertos interiores, debe mejorar la eficiencia global del sector de las vías navegables interiores. Por consiguiente, los SIF deben incluir intercambios actualizados de datos con la gestión semiautomatizada y totalmente automatizada de los sistemas de infraestructura de las esclusas y los puentes móviles, así como con los sistemas comunitarios de puertos de los puertos interiores.
- (8) Para que los SIF permitan la interconexión con la cadena logística, es importante que la información se comparta no solo entre los usuarios del transporte por vías navegables interiores (por ejemplo, por medio de sistemas comunitarios de puertos para puertos interiores y sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores), sino también con los sistemas y aplicaciones de otros modos de transporte. Las ventanillas únicas marítimas nacionales en el entorno europeo de ventanilla única marítima («EMSWe», por sus siglas en inglés)¹¹ deben permitir en el transporte marítimo una información armonizada sobre los buques en toda la Unión. El intercambio de información relacionada con el tráfico, como las horas de llegada y salida, garantizaría la interoperabilidad, la multimodalidad y la integración fluida del transporte por vías navegables interiores con la cadena logística global. La información electrónica relativa al transporte de mercancías («IETM») debe constituir la base para el intercambio de información sobre la carga de productos peligrosos y residuos entre los usuarios de los SIF en caso necesario. Cuando proceda, los SIF deben facilitar las conexiones con los sistemas y plataformas digitales de otros modos de transporte y poner a su disposición la información.

¹¹ Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) El intercambio de información entre los buques de navegación interior y los puertos interiores, por ejemplo, sobre la disponibilidad de instalaciones portuarias, los tiempos de funcionamiento o la información sobre buques y mercancías no siempre es óptimo, lo que repercute en la eficiencia de las operaciones de transporte por vías navegables interiores. La información sobre la disponibilidad de infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos reviste especial importancia a la hora de promover el comportamiento medioambiental del sector. Con el fin de simplificar y racionalizar el intercambio de dicha información y mejorar la eficiencia global del sector, es importante que dichos intercambios formen parte de los SIF y que se desarrollen las especificaciones técnicas necesarias.
- (10) El uso de una plataforma digital única para los SIF debe racionalizar la prestación de estos servicios, mejorar la eficiencia de las operaciones de transporte por vías navegables interiores y reducir la carga para los proveedores y usuarios de SIF. Dicha plataforma (en lo sucesivo, el «entorno europeo de los SIF») debe respaldar los servicios pertinentes, ser un punto central para el intercambio de información sobre los SIF dentro del sector de las vías navegables interiores, así como con otros modos de transporte, y convertirse, por tanto, en la principal columna vertebral digital para la prestación de SIF en la Unión. Los Estados miembros deben designar a una o varias autoridades competentes responsables de la gestión del entorno europeo de los SIF. Estas autoridades actúan como controladores a efectos de la gestión del entorno europeo de los SIF.
- (11) A fin de garantizar condiciones uniformes para la introducción del entorno europeo de los SIF, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución para establecer el marco para el desarrollo y el funcionamiento de la plataforma. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².
- (11 *bis*) La cooperación con terceros países, en particular con países vecinos, es importante para asegurar la conexión e interoperabilidad entre el entorno europeo de los SIF y sus SIF nacionales.

¹² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11 *ter*) Los Estados miembros, en colaboración con la Unión si procede, deben animar a los patrones de barcas, operarios, agentes o propietarios de los buques que naveguen por sus vías navegables interiores, los consignadores o los propietarios de las mercancías transportadas por esos buques, a hacer pleno uso de los servicios que se ofrecen en aplicación de la presente Directiva.
- (12) Se anima a los Estados miembros a que establezcan un procedimiento eficaz para la tramitación de las reclamaciones. Se anima a las autoridades de los Estados miembros a que cooperen a la hora de tramitar las reclamaciones que impliquen elementos transfronterizos (por ejemplo, normas incompatibles en la notificación de información sobre los buques), ya que el 75 % de las operaciones por vías navegables interiores incluye viajes internacionales. Toda tramitación de reclamaciones en virtud de la presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de la competencia de las autoridades de control en virtud de la legislación de la Unión y de los Estados miembros, incluidos el Reglamento (UE) 2016/679¹³ y el Reglamento (UE) 2018/1725¹⁴.
- (13) El desarrollo de las especificaciones técnicas debe seguir un conjunto de principios (en particular, los incluidos en el anexo II) con el fin de garantizar una aplicación adecuada y armonizada de las disposiciones de la Directiva 2005/44/CE. Estos principios deben esbozar los principales elementos que debe incluir cada componente de los SIF.
- (14) Los requisitos y especificaciones técnicas para los SIF deben garantizar, en particular, que los datos de los SIF que constituyan datos personales en virtud del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo se puedan tratar exclusivamente según un sistema exhaustivo de control de acceso basado en derechos que proporcione funcionalidades asignadas; que todas las autoridades competentes puedan tener acceso inmediato a dichos datos de conformidad con sus respectivas competencias reglamentarias; que se apliquen medidas técnicas y organizativas adecuadas para garantizar que el tratamiento por medios electrónicos de datos de carácter personal se pueda llevar a cabo de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ y el

¹³ DO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

¹⁴ DO L 295 de 21.11.2018, p. 39.

¹⁵ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, así como para ofrecer protección contra violaciones de la seguridad de los datos personales y que el tratamiento de información comercial sensible se pueda efectuar respetando el carácter confidencial de dicha información.

- (15) Con el fin de garantizar una navegación segura y óptima de los buques por las vías navegables interiores, los Estados miembros deben estar informados de la localización de todos los buques de navegación interior, en particular mediante el uso de datos de sistemas automáticos de identificación («AIS», por sus siglas en inglés). Los Estados miembros también deben intercambiar información relacionada con los SIF para aumentar la eficiencia de estos y reducir los requisitos de información. Cuando la transmisión y el intercambio de información relacionada con los SIF para estos fines impliquen el tratamiento de datos personales —como el tratamiento de nombres o de datos de localización que permitan identificar, directa o indirectamente, a una persona—, los Estados miembros deben garantizar la legalidad de del tratamiento de dichos datos personales de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y con la Directiva 2002/58/CE cuando proceda.
- (16) [...]
- (17) Cuando se justifique debidamente mediante un análisis adecuado y en ausencia de normas internacionales pertinentes y actualizadas para garantizar la seguridad de la navegación, o cuando los cambios o los resultados del proceso de toma de decisiones del Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI) puedan comprometer los intereses de la Unión, debe delegarse en la Comisión el poder para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación del anexo III de la Directiva 2005/44/CE, a fin de proporcionar especificaciones técnicas adecuadas para los SIF, en consonancia con los principios establecidos en el anexo II de la Directiva 2005/44/CE con el fin de salvaguardar los intereses de la Unión.

¹⁶ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) La experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2005/44/CE demuestra que el período para introducir y actualizar las especificaciones técnicas ha sido largo, lo que ha afectado al rendimiento del sector. Por lo tanto, es importante modificar el proceso de introducción de las especificaciones técnicas.
- (19) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ introdujo un proceso de este tipo sobre la base de especificaciones técnicas elaboradas por el CESNI. Bajo los auspicios de la Comisión Central para la Navegación del Rin («CCNR») y abierto a expertos de todos los Estados miembros, el CESNI¹⁸ es responsable de la elaboración de las normas técnicas en el ámbito del transporte por vías navegables interiores. La experiencia ha demostrado que el CESNI ha desarrollado y actualizado las prescripciones técnicas aplicables a los buques de navegación interior de manera organizada y puntual. Teniendo en cuenta los conocimientos especializados del CESNI y la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva (UE) 2016/1629, debe aplicarse un enfoque similar a la Directiva 2005/44/CE.
- (20) A fin de garantizar un alto nivel de seguridad y eficiencia en la navegación interior, garantizar la prestación de SIF y tener en cuenta los progresos científicos y técnicos y otros avances en el sector, la referencia a las especificaciones técnicas aplicables a los servicios de información fluvial, la norma europea para los servicios de información fluvial (ES-RIS), siempre que se ajuste a los principios del anexo II, debe formar parte integrante, pero no esencial, de la Directiva 2005/44/CE, y mantenerse actualizada. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos que modifiquen el anexo III de la Directiva 2005/44/CE con vistas a actualizar la referencia a la versión más reciente de la norma ES-RIS y a fijar la fecha de su aplicación.

¹⁷ Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ El CESNI se creó en virtud de la Resolución 2015-i-3 de la CCNR.

- (21) Al adoptar actos delegados, reviste una importancia particular que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que estas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016¹⁹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (22) Se ha suprimido el Comité sobre los títulos de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior a que se refiere el artículo 11 de la Directiva 2005/44/CE. En su lugar, el Comité de Transporte por Vías Navegables Interiores, que tiene experiencia en cuanto a normas y especificaciones técnicas en el sector de la navegación interior, es competente para asistir a la Comisión en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ en lo que respecta a los SIF. Además, la presente Directiva introduce modificaciones en el artículo 5 y en el artículo 12 de la Directiva 2005/44/CE relativas al Comité que deben reflejarse en un artículo actualizado. Por consiguiente, debe modificarse el artículo 11 de la Directiva 2005/44/CE para reflejar estos cambios.
- (23) En aras de la simplificación y de una mejor reglamentación, debe ser posible que la Directiva 2005/44/CE haga referencia a las normas internacionales sin duplicarlas en el marco jurídico de la Unión.
- (24) Los SIF están establecidos en la Unión desde 2005 y los Estados miembros han adquirido una experiencia considerable en su desarrollo y aplicación. Además, las especificaciones técnicas necesarias para el funcionamiento de los SIF se incluyen en el anexo III de la Directiva 2005/44/CE. A este respecto, debe suprimirse el artículo 12, apartado 2, de la Directiva 2005/44/CE. Además, al modificar el ámbito de aplicación de la Directiva 2005/44/CE para centrarse en la RTE-T, el requisito de implantar los SIF es aplicable a las vías navegables más importantes, con lo que se crea una red de transporte fiable. De este modo, debe suprimirse el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2005/44/CE.

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

²⁰ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) De conformidad con el principio de proporcionalidad, para alcanzar el objetivo básico de establecer un marco para la prestación de servicios de información fluvial (SIF) en la Unión es necesario y adecuado establecer normas sobre la creación, el funcionamiento y las especificaciones técnicas de los SIF. La presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea.
- (26) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, a quien se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, emitió un dictamen el 20 de marzo de 2024²¹.
- (27) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2005/44/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

²¹ DO C [...] de [...], p. [...].

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2005/44/CE

La Directiva 2005/44/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objeto

1. La presente Directiva establece las normas generales para la implantación y el uso de los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en la Unión con el fin de ayudar al transporte por vías navegables interiores a mejorar su seguridad, eficiencia y sostenibilidad y a facilitar el enlace con otros modos de transporte.
2. La presente Directiva establece las normas generales que permitirán establecer y seguir desarrollando requisitos, especificaciones y condiciones técnicas que garanticen unos SIF armonizados, interoperables y accesibles en las vías navegables interiores de la Unión y faciliten interfaces normalizadas con otros servicios de gestión del tráfico modal.».

- 2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

- «1. La presente Directiva se aplica a la puesta en práctica y el funcionamiento de los SIF en todas las vías navegables interiores y puertos interiores de los Estados miembros que forman parte de la red transeuropea de transporte, especificados y enumerados en los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²² y que están directamente conectados a vías navegables interiores y puertos interiores de otro Estado miembro que forman parte de la red transeuropea de transporte, especificados y enumerados en los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.».

²² Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) En el artículo 3 se añaden las letras siguientes:

«*h bis*) red transeuropea de transporte (RTE-T), vías navegables interiores tal y como se definen en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;

h ter) [...];

h quater) [...];

h quinquies) [...];

h sexies) Sistema Europeo de Gestión de Datos de Referencia (ERDMS), repositorio (biblioteca) de punto de acceso único de datos de referencia y listas de códigos que utilizan aplicaciones informáticas en el transporte por vías navegables interiores. No incluye los datos de la red de conformidad con los anexos I y III facilitados por el Estado miembro;

h septies) sistema comunitario de puertos, plataforma electrónica para el intercambio de información entre las partes interesadas públicas y privadas a fin de garantizar unos procesos portuarios y logísticos fluidos;

h octies) sistema inteligente de infraestructuras de las vías navegables interiores, plataforma electrónica que apoya la gestión semiautomatizada y totalmente automatizada de la infraestructura de transporte por vías navegables interiores en esclusas y puentes móviles en la RTE-T, gestionada por las autoridades de gestión de las vías navegables públicas;

h nonies) entorno europeo de los SIF, plataforma electrónica de punto de acceso único alimentada con la información nacional de los SIF para los usuarios de SIF y que proporciona conexiones para la notificación electrónica con arreglo al principio de "solo una vez";

h decies) puertos interiores, puertos de navegación interior de la red básica o la red global de la RTE-T, tal y como se enumeran y clasifican en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.».

- 4) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Creación de los SIF

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para poner en práctica los SIF en las vías navegables interiores y los puertos interiores incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
2. Los Estados miembros desarrollarán SIF de manera que la aplicación de estos sea eficiente, ampliable e interoperable con otras aplicaciones de SIF y con sistemas de otros modos de transporte, proporcionando también enlaces con los sistemas de gestión de los transportes y actividades comerciales.
3. Con el fin de crear los SIF, los Estados miembros:
 - a) garantizarán que se suministren a los usuarios de los SIF todos los datos pertinentes sobre la navegación y la planificación de itinerarios por vías navegables interiores. Estos datos de red, tal y como se definen en el anexo I, estarán actualizados y se proporcionarán, como mínimo, en un formato electrónico común accesible de conformidad con el anexo III;
 - b) garantizarán que todos los usuarios de los SIF dispongan, además de los datos mencionados en la letra a), de cartas náuticas electrónicas adecuadas para la navegación de todas sus vías navegables interiores y puertos interiores de la RTE-T;
 - c) harán posible, en la medida en que la normativa nacional o internacional exija información sobre los buques, que las autoridades competentes reciban informes electrónicos de todos los datos requeridos de los buques. En el caso de los transportes transfronterizos, harán posible la transmisión íntegra de esos datos entre las autoridades competentes de los países vecinos antes de que el buque llegue a su frontera;

- d) garantizarán que se proporcione a los patrones avisos en los que se les informe sobre el nivel del agua (o el calado máximo permitido) y la presencia de hielo en las vías navegables interiores mediante mensajes normalizados, codificados y descargables. El mensaje normalizado incluirá, como mínimo, la información necesaria para poder navegar con seguridad. Los avisos a los navegantes estarán actualizados y se proporcionarán, como mínimo, en un formato electrónico común accesible;
- e) [...];
- e *bis*) garantizarán que los datos de red en el entorno europeo de los SIF se mantengan actualizados, facilitando sin demora todos los datos de red necesarios definidos en los anexos I y III;
- f) facilitarán que, como mínimo, la información relacionada con el tráfico esté disponible a través de interfaces con arreglo a las especificaciones técnicas establecidas de conformidad con el anexo II, punto 7, cuando proceda, en entornos electrónicos de intercambio de información establecidos por el Derecho de la Unión y utilizados en otros modos de transporte;
- g) [...];
- h) garantizarán que los enlaces normalizados de conformidad con los anexos II y III se pongan a disposición de los sistemas comunitarios de puertos de los puertos interiores, incluida, entre otras cosas, la disponibilidad de infraestructuras para combustibles alternativos y, en particular, de las instalaciones requeridas de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo²³;
- i) garantizarán que los enlaces normalizados de conformidad con los anexos II y III se pongan a disposición de otros sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores con el fin de gestionar el tráfico fluvial.

²³ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Las obligaciones impuestas por este apartado deberán cumplirse de conformidad con los requisitos y especificaciones recogidos en los anexos I y II.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros crearán centros de SIF de acuerdo con las necesidades de cada área.
5. Los Estados miembros crearán, dirigirán, gestionarán, utilizarán y mantendrán, conjuntamente, un entorno europeo de los SIF que preste servicios y proporcione los datos necesarios relacionados con los canales navegables, la infraestructura, el tráfico y el transporte. El entorno europeo de los SIF será accesible para todos los usuarios de los SIF y será la plataforma principal para el intercambio de información relacionada con los SIF. Contendrá enlaces para las conexiones con sistemas de otros modos de transporte y puertos interiores. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables del entorno europeo de los SIF.
6. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las características operativas, las funciones y los procedimientos del entorno europeo de los SIF e identifiquen a su entidad operativa, sobre la base de los principios de las especificaciones técnicas de los SIF establecidos en el punto 7 del anexo II, a fin de garantizar su aplicación uniforme en toda la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.
7. En caso de que se utilicen los sistemas automáticos de identificación, se aplicará el Acuerdo Regional relativo al Servicio de Radiotelefonía en Vías Navegables Interiores, celebrado en Bucarest el 12 de abril de 2012 como parte del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).
8. [...].
9. La Comisión adoptará las medidas apropiadas para verificar la interoperabilidad, la fiabilidad, la disponibilidad y la seguridad de los SIF.»

5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Especificaciones técnicas

1. Con el fin de apoyar los SIF y garantizar la interoperabilidad de estos servicios según se exige en el artículo 4, apartado 2, serán de aplicación las especificaciones técnicas a que se refiere el anexo III, en consonancia con los principios establecidos en el anexo II, y dichas especificaciones abarcarán, en particular, los siguientes ámbitos:
 - a) Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior (ECDIS Fluvial);
 - b) información electrónica sobre los buques;
 - c) avisos a los navegantes;
 - d) sistemas de seguimiento y ubicación de los buques;
 - e) compatibilidad de los equipos necesarios para el uso de los SIF;
 - f) especificaciones técnicas para la gestión del entorno europeo de los SIF;
 - g) interconexión e intercambio de información con bases de datos de la Unión (ERDMS);
 - h) enlaces normalizados para plataformas informáticas de otros modos de transporte;
 - i) enlaces normalizados para sistemas comunitarios de puertos y con sistemas inteligentes de infraestructuras de las vías navegables interiores;
 - j) datos relativos a la navegación y a la planificación de itinerarios.».

5 bis) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Posicionamiento por satélite

A efectos de los SIF, para los que se requiere un posicionamiento exacto, se recomienda el uso de sistemas de posicionamiento y de navegación por satélite, como los servicios de navegación que presta Galileo, entre ellos el servicio de alta precisión y la autenticación de mensajes de navegación de su servicio abierto y el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS). A efectos de las aplicaciones y servicios basados en datos de observación de la Tierra, se recomienda el uso de datos, información o servicios de Copernicus.».

- 6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Autoridades competentes

Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes para la aplicación de los SIF, el intercambio internacional de datos, la gestión del entorno europeo de los SIF y la tramitación de las reclamaciones de los usuarios de los SIF. Esas autoridades se darán a conocer a la Comisión a más tardar el... [dos años después de la fecha de transposición de la presente Directiva].».

- 7) [...]:
- 8) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Normas sobre confidencialidad, seguridad de la información y tratamiento de datos personales

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas técnicas y organizativas adecuadas de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional aplicable para proteger la información y los registros de los SIF de sucesos perjudiciales o de una mala utilización, incluido el acceso indebido, su modificación o pérdida, y para garantizar la confidencialidad de la información comercial y otros tipos de información sensible intercambiada en virtud de la presente Directiva.
 2. Los datos que constituyan datos personales tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo solo podrán tratarse con arreglo a la presente Directiva en la medida en que tal tratamiento sea necesario para el funcionamiento de las aplicaciones de los SIF a fin de asegurar unos SIF armonizados, interoperables y accesibles en las vías navegables interiores de la Unión y de facilitar enlaces normalizados con otros servicios de gestión del tráfico modal.».
- 9) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Procedimiento de modificación

1. [...]
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* a fin de modificar el anexo III mediante la actualización, en su caso teniendo en cuenta los criterios definidos en el apartado 3, y en consonancia con los principios del anexo II, de la referencia a la versión más reciente de la norma ES-RIS y de fijar la fecha de su aplicación.
3. A falta de especificaciones técnicas pertinentes y actualizadas, o cuando las especificaciones técnicas elaboradas por el CESNI no cumplan los requisitos aplicables establecidos en el anexo II, o en caso de que los cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI o en otros elementos de la norma puedan comprometer los intereses de la Unión y en caso de que así lo justifique debidamente un análisis adecuado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 bis a fin de modificar el anexo III para proporcionar especificaciones técnicas adecuadas sobre la base de los principios establecidos en el anexo II.».

10) En el artículo 10 *bis*, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de entrada en vigor]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.».

11) En el artículo 10 *bis*, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones.».

12) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Transporte por Vías Navegables Interiores. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

²⁴ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) En el artículo 12 se suprimen los apartados 2 y 3.
- 14) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 12 bis

Supervisión

La Comisión supervisará el establecimiento de los SIF en la Unión e informará al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el ... [cinco años después de la fecha de entrada en vigor].».

- 15) El anexo I de la Directiva 2005/44/CE se sustituye por el texto del anexo I de la presente Directiva.
- 16) El anexo II de la Directiva 2005/44/CE se sustituye por el texto del anexo II de la presente Directiva.
- 17) El texto que figura en el anexo III de la presente Directiva se añade como anexo III.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el ... [tres años después de su entrada en vigor]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.
2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros que tengan vías navegables interiores incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2 de la Directiva 2005/44/CE.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

La Presidenta / El Presidente

REQUISITOS MÍNIMOS SOBRE LOS DATOS

Tal y como se indica en el artículo 4, apartado 3, letra a), se proporcionarán, en particular, los datos siguientes:

- ejes de canales navegables con indicación de los kilómetros,
- restricciones para buques y convoyes en términos de eslora, manga, calado y altura de la obra muerta,
- horario de apertura de las estructuras como esclusas y puentes,
- tiempos de espera previstos en puentes, esclusas y puertos interiores;
- localización de puertos y puntos de transbordo,
- datos de referencia para los indicadores del nivel del agua pertinentes para la navegación,
- localización de infraestructura para combustibles alternativos.

La información facilitada estará actualizada.

PRINCIPIOS DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS SIF**1. Principios generales**

Las especificaciones técnicas de los SIF respetarán los siguientes principios generales:

- a) indicación de los requisitos técnicos para la planificación, ejecución y uso operativo de los servicios y sistemas relacionados;
- b) arquitectura y organización de los SIF;
- c) recomendaciones a los buques de que participen en los SIF para servicios individuales y para el desarrollo gradual de los SIF.

2. ECDIS Fluvial

Las especificaciones técnicas del Sistema de Información y Visualización de las Cartas Electrónicas para la Navegación Interior (ECDIS Fluvial), que se establecerán con arreglo al artículo 5, deberán respetar los principios siguientes:

- a) compatibilidad con el ECDIS Marítimo para facilitar el tráfico de los buques de navegación interior en las zonas de tráfico mixto de los estuarios y el tráfico entre los ríos y el mar;
- b) definición de los requisitos mínimos para los equipos del ECDIS Fluvial, así como el contenido mínimo de las cartas náuticas electrónicas a los fines de seguridad de la navegación; en particular:
 - a) un grado elevado de fiabilidad y disponibilidad del equipo utilizado para el ECDIS Fluvial;
 - b) solidez del equipo utilizado para el ECDIS Fluvial, de manera que soporte las condiciones ambientales características existentes a bordo de un buque sin degradación de su calidad ni fiabilidad;
 - c) inclusión en la carta náutica electrónica de todo tipo de objetos geográficos (por ejemplo: límites de los canales navegables, construcciones ribereñas, balizas, etc.) necesarios para que la navegación sea segura;

- d) seguimiento de la carta electrónica con una imagen radar superpuesta cuando se utilice para pilotar el buque;
- c) integración de información actualizada sobre la profundidad del canal navegable en la carta náutica electrónica e indicación del nivel de agua real o de uno predefinido;
- d) inclusión de información adicional (procedente, por ejemplo, de otras fuentes que no sean las autoridades competentes) en las cartas náuticas electrónicas y visualización en el ECDIS Fluvial sin que perjudique a la información necesaria para que la navegación sea segura;
- e) disponibilidad de las cartas náuticas electrónicas para los usuarios de los SIF;
- f) disponibilidad de los datos de las cartas náuticas electrónicas para todos los fabricantes de aplicaciones, por un precio razonable y proporcional al coste, si procede;
- g) inclusión de información actualizada sobre los tiempos de espera en esclusas, puentes y puertos interiores y visualización en el ECDIS Fluvial sin que perjudique a la información necesaria para que la navegación sea segura.

3. Información electrónica sobre los buques

Las especificaciones técnicas de la información electrónica sobre los buques para la navegación interior, con arreglo al artículo 5, deberán respetar los principios siguientes:

- a) facilitar el intercambio electrónico de datos entre las autoridades competentes de los Estados miembros, los participantes en la navegación fluvial y marítima, así como en el transporte multimodal si implica a la navegación fluvial;
- b) uso de un mensaje normalizado de notificación de un transporte que se envía de un buque a la autoridad, de la autoridad al buque y de autoridad a autoridad con el fin de alcanzar la compatibilidad con la navegación marítima;
- c) uso de listas de códigos y clasificaciones acordadas internacionalmente, completadas si fuera necesario, que satisfagan las necesidades de la navegación interior;
- d) utilización de un sistema europeo uniforme de numeración para la identificación de los buques.

4. Avisos a los navegantes

Las especificaciones de los avisos a los navegantes con arreglo al artículo 5, en particular en lo referente a la información sobre los canales navegables, el tráfico y la gestión, así como la planificación de itinerarios, deberán respetar los principios siguientes:

- a) estructura normalizada de los datos utilizando frases predefinidas y codificadas en gran medida para permitir la traducción automática del contenido principal a otras lenguas y facilitar la integración de los avisos a los navegantes en los sistemas de planificación de viajes;
- b) compatibilidad de la estructura normalizada de los datos con la estructura de los datos del ECDIS Fluvial para facilitar la inclusión de los avisos a los navegantes en el ECDIS Fluvial;
- c) armonización con las especificaciones técnicas para la navegación y la planificación de itinerarios a fin de garantizar la coherencia de la información facilitada.

5. Sistemas de seguimiento y ubicación de los buques

Las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

- a) definición de los requisitos de los sistemas y los mensajes normalizados, así como de los procedimientos, para que puedan automatizarse;
- b) distinción entre sistemas adecuados para los requisitos de la información táctica sobre el tráfico y sistemas adecuados para los requisitos de la información estratégica sobre el tráfico, ambos en relación con la precisión del posicionamiento y la frecuencia de actualización exigida;
- c) descripción de los sistemas técnicos pertinentes para el seguimiento y la ubicación de buques tales como el AIS (Sistema Automático de Identificación para la navegación interior);
- d) compatibilidad de los formatos de datos con el sistema AIS marítimo.

6. Principios del entorno europeo de los SIF

Las especificaciones técnicas del entorno europeo de los SIF con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

- a) actuar como ventanilla digital única para la navegación interior;
- b) ser un punto de acceso único armonizado para obtener información actualizada y, si es posible, en tiempo real, sobre las condiciones de los canales navegables para lograr una navegación, una planificación y unas operaciones portuarias seguras y sostenibles a lo largo de la RTE-T;
- c) permitir cadenas de transporte multimodales, proporcionando al mismo tiempo un nivel adecuado de protección de datos;
- d) ofrecer un elevado grado de precisión de los datos para el intercambio ininterrumpido de datos entre los usuarios pertinentes de los SIF a lo largo de la RTE-T (dentro y fuera de la Unión);
- e) ofrecer una interfaz de fácil manejo con funcionalidades útiles, convenientes y prácticas, como la capacidad de guardar y almacenar perfiles;
- f) ofrecer un punto de notificación único y armonizado, de conformidad con el principio de «solo una vez», también para los viajes internacionales;
- g) conectar con otros sistemas que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento/localización a fin de gestionar eficazmente la infraestructura, la movilidad y el tráfico en la RTE-T y de proporcionar servicios de valor añadido a la ciudadanía y a los operadores, incluidos sistemas para usar la red en condiciones de seguridad física y operacional, de forma respetuosa con el medio ambiente y con eficiencia desde el punto de vista de la capacidad;
- h) recopilar y notificar datos de uso anonimizados y agregados que puedan utilizarse para el seguimiento de la puesta en práctica de los SIF, e incluyan, como mínimo, el número de usuarios de SIF, la disponibilidad de los datos en el entorno europeo de los SIF, la conexión y el número de intercambios con otros sistemas o plataformas digitales.
- i) velar por la ciberseguridad.

7. Disponibilidad de los datos para otros sistemas o plataformas digitales

Las especificaciones técnicas para el intercambio de datos con otros sistemas o plataformas digitales con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

- a) basarse en las funcionalidades proporcionadas por el entorno europeo de los SIF;
- b) facilitar el intercambio electrónico de datos entre las tecnologías SIF y las bases de datos y sistemas utilizados por otros modos de transporte, mediante conexiones y enlaces de datos adecuados;
- c) definir los requisitos relativos a los sistemas y procedimientos para el intercambio automatizado de datos;
- d) intercambiar información en tiempo real, en particular aquellos datos en los que el tiempo es crucial;
- e) garantizar el intercambio seguro de información de conformidad con un sistema global de control de acceso basado en derechos;
- f) prever un marco de intercambio de sistemas que permita futuros desarrollos y conexiones con sistemas adicionales según sea necesario, incluidos los intercambios con el futuro espacio común europeo de datos relativos a la movilidad y cualquier otro sistema diseñado para promover innovaciones en el transporte multimodal.

8. [...]

[...]

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

9. Datos relativos a la navegación y a la planificación de itinerarios

Las especificaciones técnicas de los datos relativos a la navegación y a la planificación de itinerarios con arreglo al artículo 5 deberán respetar los principios siguientes:

- a) facilitar información actualizada periódicamente y, como mínimo, cuando se produzcan cambios importantes en la situación del canal navegable que puedan afectar a la navegación;
- b) incluir, como mínimo, la siguiente información:
 - a) tiempos de espera previstos en esclusas, puentes (móviles) y puertos interiores;
 - a1) datos relativos a la red europea de vías navegables que se requieran para la navegación y la planificación de itinerarios y que cubran al menos los requisitos mínimos que figuran en el anexo I;
 - b) nivel del agua, profundidad mínima medida, distancia vertical, estado de la presa de contención en caso de que obstruya la navegación, régimen, nivel de agua pronosticado, profundidad mínima medida prevista;
 - c) situación de hielo y navegabilidad correspondiente;
 - d) horas de funcionamiento de esclusas, puentes (móviles) y puertos interiores;
 - e) [...]
- c) suministro de información a través del ECDIS Fluvial, los avisos a los navegantes y el entorno europeo de los SIF, según proceda.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LOS SIF

Las especificaciones técnicas aplicables a los SIF serán las que figuran en la norma [ES-RIS 2023/1].
