Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2482

12.12.2025

DIRECTIVE (UE) 2025/2482 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 novembre 2025

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union. Le déploiement des SIF sur les voies navigables intérieures contribue à la sécurité et à l'efficacité du transport par voie navigable et, en fin de compte, à la durabilité et à l'attractivité du secteur, en augmentant les performances des opérations de transport par voie navigable.

(2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2005/44/CE, le secteur de la navigation intérieure bénéficie de la fourniture de SIF harmonisés. Toutefois, le niveau d'harmonisation varie d'un État membre à l'autre, et le processus d'introduction des spécifications nécessaires s'est révélé long. En outre, la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» appelle à poursuivre le développement d'une mobilité multimodale automatisée et connectée. Par conséquent, les SIF devraient être adaptés pour relever ces nouveaux défis. Par ailleurs, la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» propose la révision de la directive 2005/44/CE comme l'une des mesures permettant d'atteindre l'objectif visant à promouvoir la création d'un système de transport véritablement intelligent, l'allocation efficace des capacités et la gestion du trafic. La communication de la Commission du 24 juin 2021 présentait un plan d'action intitulé «NAIADES III: Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité» indiquant que, pour soutenir la réalisation de l'objectif d'intégration des voies navigables intérieures dans un système homogène de SIF harmonisés d'ici à 2030, des révisions du cadre juridique des SIF viseraient à contribuer à combler les écarts d'harmonisation et d'interopérabilité par rapport à d'autres modes de transport, ainsi qu'à améliorer la disponibilité, la réutilisation et l'interopérabilité des systèmes numériques, conformément à la communication de la Commission du 19 février 2020 intitulée «Une stratégie européenne pour les données». Ces changements et évolutions, ainsi que l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE, devraient être pris en compte lors de l'adaptation des SIF.

([1]) JO C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Position du Parlement européen du 7 octobre 2025 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 octobre 2025.
([3]) Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Afin d'adopter une approche cohérente de l'interopérabilité dans le secteur des services publics, il convient, lors de la mise en œuvre de la plateforme électronique à point d'accès unique pour les SIF (ci-après dénommée «environnement européen des SIF») et d'autres solutions relevant du champ d'application de la directive 2005/44/CE, de suivre les principes établis dans le cadre d'interopérabilité européen (EIF) qui est décrit dans la communication de la Commission du 23 mars 2017 intitulée «Cadre d'interopérabilité européen – Stratégie de mise en œuvre», conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2024/903 du Parlement européen et du Conseil ([4]).

(4) Le règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil ([5]) fixe des exigences pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui ont pour but d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et vise à garantir que les mêmes services de haute qualité sont disponibles et compatibles avec les systèmes utilisés dans d'autres modes de transport le long de ce réseau.

(5) Étant donné que la majorité des trajets des bateaux de navigation intérieure présentent un caractère international, les SIF devraient se concentrer sur les voies navigables intérieures des États membres qui font partie du RTE-T et qui sont directement reliées aux voies navigables intérieures d'un autre État membre faisant également partie du RTE-T, et qui revêtent donc une grande importance pour l'Union. Les États membres devraient pouvoir continuer à étendre, à titre volontaire, les exigences en matière de SIF à des parties de leur réseau de voies navigables intérieures autres que celles qui font partie du RTE-T afin de tenir compte des spécificités nationales. Dans un cadre transfrontalier, l'un des États membres concernés devrait également avoir la possibilité de fournir des SIF. Les autorités compétentes des États membres devraient coopérer en vue de fournir des SIF sur les voies navigables intérieures transfrontalières.

(6) Compte tenu de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, la coopération entre l'Union et la Russie dans le domaine des SIF n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. En conséquence, la coopération transfrontalière avec la Russie en matière de SIF n'est plus une priorité sur le territoire des États membres.

(7) L'expérience acquise dans le cadre de l'application de la directive 2005/44/CE a montré qu'il était important de renforcer les spécifications techniques relatives à la fourniture de données concernant la navigation et la planification des voyages sur les voies navigables intérieures, afin d'améliorer la qualité et l'actualité des informations fournies aux utilisateurs des SIF. Le système européen de gestion des données de référence (ERDMS), qui contient les données de référence et les listes de codes nécessaires au bon fonctionnement des SIF, est mis en place et géré actuellement par la Commission. À l'avenir, la gestion de l'ERDMS pourrait être transférée à une tierce partie.

(8) La mise à la disposition des utilisateurs des SIF, pendant la navigation, d'informations actualisées et précises sur l'état du chenal et de points spécifiques tels que les ponts, les écluses et les ports intérieurs, devrait améliorer l'efficacité globale du secteur de la navigation intérieure. Les SIF devraient donc inclure des échanges de données à jour avec les systèmes de gestion semi-automatisée et entièrement automatisée des systèmes d'infrastructures d'écluses et de ponts mobiles, ainsi qu'avec les systèmes communautaires portuaires des ports intérieurs.

([4]) Règlement (UE) 2024/903 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2024 établissant des mesures destinées à assurer un niveau élevé d'interopérabilité du secteur public dans l'ensemble de l'Union (règlement pour une Europe interopérable) (JO L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Pour permettre l'interconnexion des SIF avec la chaîne logistique, il importe que les informations soient partagées non seulement entre les utilisateurs du transport par voie navigable, par exemple par les systèmes communautaires portuaires des ports intérieurs et les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure, mais aussi avec les systèmes et applications d'autres modes de transport. Les guichets uniques maritimes nationaux (MNSW) au sein du système de guichet unique maritime européen (EMSWe) établi par le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil ([6]) devraient permettre l'harmonisation des déclarations des navires dans le cadre du transport maritime dans l'ensemble de l'Union. L'échange d'informations relatives au trafic, telles que les heures d'arrivée et de départ, garantirait l'interopérabilité, la multimodalité et une intégration harmonieuse du transport par voie navigable dans l'ensemble de la chaîne logistique. Les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) établies en vertu du règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil ([7]) devraient servir de base à l'échange d'informations sur les cargaisons de marchandises dangereuses et de déchets entre les utilisateurs des SIF, si nécessaire. Les SIF devraient permettre d'établir des liens avec les systèmes et plateformes numériques des autres modes de transport et mettre les informations à leur disposition, lorsque cela est nécessaire.

(10) L'échange d'informations entre les bateaux de navigation intérieure et les ports intérieurs, par exemple sur la disponibilité des installations portuaires, les horaires d'exploitation ou les informations sur les bateaux et les cargaisons, n'est pas toujours optimal, ce qui a ainsi une incidence sur l'efficacité des opérations de transport par voie navigable. Les informations sur la disponibilité d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports intérieurs revêtent une importance particulière pour promouvoir les performances environnementales du secteur. Afin de simplifier et de rationaliser l'échange de ces informations et d'améliorer l'efficacité globale du secteur, il importe que des interfaces standardisées soient établies et prises en charge par les SIF et que les spécifications techniques nécessaires soient élaborées.

(11) L'utilisation de l'environnement européen des SIF devrait simplifier la fourniture des SIF, améliorer l'efficacité des opérations de transport par voie navigable et réduire la charge pesant sur les prestataires et les utilisateurs de SIF. L'environnement européen des SIF devrait soutenir les services concernés, constituer un point central pour l'échange d'informations SIF dans le secteur des voies navigables intérieures ainsi qu'avec d'autres modes de transport, et devenir par conséquent l'infrastructure numérique dorsale pour la fourniture de SIF dans l'Union. Les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de l'exploitation de l'environnement européen des SIF. Ces autorités compétentes sont responsables du traitement, au sens du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([8]), aux fins du fonctionnement de l'environnement européen des SIF.

(12) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en place de l'environnement européen des SIF, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement du cadre pour le développement et le fonctionnement de l'environnement européen des SIF. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([9]).

(13) Les actes d'exécution relevant de la présente directive ne devraient pas être adoptés par la Commission lorsque le comité visé dans la présente directive n'émet aucun avis, par exemple lorsqu'il n'y a pas de majorité qualifiée en faveur d'un avis, qu'il soit positif ou négatif, et lorsque le projet d'acte d'exécution n'est pas soumis au comité d'appel ou lorsque le comité d'appel émet un avis négatif. Conformément au principe de coopération loyale, les États membres et la Commission devraient collaborer pour définir rapidement les caractéristiques, fonctions et procédures opérationnelles nécessaires pour l'environnement européen des SIF.

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

([7]) Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) La coopération avec les pays tiers, en particulier les pays voisins, est pertinente pour assurer la connexion et l'interopérabilité entre l'environnement européen des SIF et les SIF nationaux desdits pays tiers.

(15) L'environnement européen des SIF devrait prévoir la possibilité pour les utilisateurs des SIF de soumettre un retour d'information sur l'application de la présente directive et faire en sorte que ce retour d'information soit transmis à l'État membre concerné. Les États membres devraient mettre en place une procédure simple et accessible pour un traitement transparent et impartial de ces retours d'information. Les autorités des États membres devraient coopérer dans le cadre du traitement des retours d'information portant sur des aspects transfrontaliers, tels que des normes incompatibles en matière de communication d'informations sur les bateaux, étant donné que 75 % des opérations de transport par voie navigable comprennent des voyages internationaux. L'analyse de l'objet des retours d'information reçus, ainsi que de leur fréquence, permet de déterminer l'étendue de la conformité à la présente directive, ce qui facilite ainsi le suivi de la mise en œuvre en recensant les domaines dans lesquels il est possible d'améliorer la mise en œuvre. Il est donc important que ces informations soient collectées et fournies à la Commission sur une base annuelle.

(16) L'élaboration des spécifications techniques devrait obéir à un ensemble de principes, en particulier les principes énoncés à l'annexe II de la présente directive, afin de garantir la mise en œuvre correcte et harmonisée de la directive 2005/44/CE. Ces principes devraient décrire les principaux éléments que chaque composante SIF devrait inclure.

(17) Ces exigences et spécifications techniques applicables aux SIF devraient notamment garantir que: les données SIF qui constituent des données à caractère personnel en vertu du règlement (UE) 2016/679 ne peuvent être traitées qu'en conformité avec un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits qui attribue des fonctionnalités assignées; toutes les autorités compétentes peuvent avoir immédiatement accès à ces données, conformément à leurs compétences réglementaires respectives; des mesures techniques et organisationnelles appropriées sont mises en œuvre pour garantir que le traitement par des moyens électroniques des données à caractère personnel peut être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 et au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ([10]), y compris à des fins de protection contre les violations de données à caractère personnel; et le traitement des informations commerciales sensibles peut être effectué d'une manière qui respecte la confidentialité de ces informations.

(18) Afin de garantir une navigation sûre et optimale des bateaux sur les voies navigables intérieures, les États membres devraient être informés de l'emplacement de tous les bateaux de navigation intérieure, y compris par l'utilisation de données de systèmes d'identification automatique (AIS). Les États membres devraient également échanger des informations relatives aux SIF afin d'accroître leur efficacité et de réduire les exigences en matière de notification. Lorsque la transmission et l'échange d'informations relatives aux SIF à ces fins entraînent le traitement de données à caractère personnel, tel que le traitement de noms ou de données de localisation lorsqu'un tel traitement permet d'identifier directement ou indirectement une personne, les États membres devraient garantir la licéité du traitement de ces données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ([11]), le cas échéant.

(19) Afin de garantir que les utilisateurs des SIF reçoivent les informations nécessaires concernant la navigation et la planification des voyages sur les voies navigables intérieures, et compte tenu des progrès scientifiques et techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour ce qui est de modifier les exigences minimales en matière de données énoncées à l'annexe I de la directive 2005/44/CE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([12]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

([10]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de normes internationales pertinentes et actualisées à même de garantir la sécurité de la navigation, ou lorsque des modifications ou l'issue du processus décisionnel du comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) compromettraient les intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour ce qui est de modifier l'annexe III de la directive 2005/44/CE afin de fournir des spécifications techniques appropriées pour les SIF, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de la directive 2005/44/CE, et dans le but de préserver les intérêts de l'Union.

(21) L'expérience tirée de la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE révèle que la longue période d'introduction et de mise à jour des spécifications techniques qui y sont énoncées a affecté les performances du secteur. C'est pourquoi il est important de modifier le processus d'introduction des spécifications techniques.

(22) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil ([13]) a introduit un processus basé sur des spécifications techniques élaborées par le CESNI. Sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, est chargé d'élaborer les spécifications techniques dans le domaine du transport par voie navigable. L'expérience a montré que le CESNI a élaboré et mis à jour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure de manière organisée et en temps utile. Compte tenu de l'expertise du CESNI et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/1629, une approche similaire devrait être appliquée en ce qui concerne la directive 2005/44/CE.

(23) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité dans le domaine de la navigation intérieure, d'assurer la fourniture des SIF et de tenir compte des progrès scientifiques et techniques et des autres évolutions dans le secteur, la référence aux spécifications techniques applicables aux SIF, à savoir le standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), devrait faire partie intégrante de la directive 2005/44/CE.

(24) Le comité compétent en matière de certificats de conduite de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure visé à l'article 11 de la directive 2005/44/CE a été supprimé. En lieu et place de celui-ci, le comité de la navigation intérieure, qui possède une expertise en matière de normes et de spécifications techniques dans le secteur de la navigation intérieure, devrait assister la Commission en ce qui concerne les SIF en tant que comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011. En outre, la présente directive introduit des modifications aux articles 5 et 12 de la directive 2005/44/CE concernant la procédure de comité. Il convient, dès lors, de modifier l'article 11 de la directive 2005/44/CE pour tenir compte de ces changements.

(25) Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la directive 2005/44/CE devrait pouvoir faire référence à des normes internationales sans les reproduire dans le cadre juridique de l'Union.

(26) Les SIF ont été établis dans l'Union en 2005, et depuis lors, les États membres ont acquis une expérience considérable de leur développement et de leur mise en œuvre. En outre, les spécifications techniques nécessaires au fonctionnement des SIF figurent à l'annexe III de la directive 2005/44/CE. À cet égard, il convient de supprimer l'article 12, paragraphe 2, de la directive 2005/44/CE. Par ailleurs, en modifiant le champ d'application de la directive 2005/44/CE afin de mettre l'accent sur le RTE-T, l'exigence de mise en œuvre des SIF devient applicable aux voies navigables intérieures les plus importantes, créant ainsi un réseau de transport fiable. L'article 12, paragraphe 3, de la directive 2005/44/CE devrait donc être supprimé.

(27) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à établir un cadre pour la fourniture de SIF dans l'Union, de définir des règles relatives à sa mise en place, son fonctionnement et ses spécifications techniques. Conformément à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

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

(28) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le 20 mars 2024.

(29) Il y a donc lieu de modifier la directive 2005/44/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2005/44/CE

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

1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet

1. La présente directive établit le cadre du déploiement et de l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union afin de soutenir le développement des transports par voie navigable dans le but d'en renforcer la sécurité, l'efficacité et le caractère durable, et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport.

2. La présente directive fournit un cadre pour l'établissement et le développement ultérieur des exigences, spécifications et conditions techniques permettant de garantir des SIF harmonisés, interopérables et accessibles sur les voies navigables intérieures de l'Union et de faciliter la continuité avec les services de gestion du trafic d'autres modes de transport à travers l'utilisation d'interfaces standardisées.».

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

«1. La présente directive est applicable à la mise en œuvre et au fonctionnement des SIF sur toutes les voies navigables intérieures et dans tous les ports intérieurs des États membres qui font partie du réseau transeuropéen de transport, tels qu'ils sont définis et énumérés aux annexes I et II du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil (*), et qui sont directement reliés aux voies navigables intérieures et aux ports intérieurs d'un autre État membre faisant partie du réseau transeuropéen de transport, tels qu'ils sont définis et énumérés auxdites annexes.

(*) Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).».

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

«i) "réseau transeuropéen de transport" ou "RTE-T", les voies navigables intérieures indiquées sur les cartes figurant à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1679;

j) "système européen de gestion des données de référence" ou "ERDMS", un point d'accès unique (bibliothèque) aux données de référence et aux listes de codes qui sont utilisées par les applications informatiques dans le domaine du transport par voie navigable exploitées sous l'autorité de la Commission; il ne comprend pas les données de réseau fournies par l'État membre conformément aux annexes I et III;

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

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

m) "environnement européen des SIF", une plateforme électronique à point d'accès unique fondée sur des informations SIF nationales qui fournit des services techniques et opérationnels aux utilisateurs des SIF et contient des liens vers la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations;

n) "port intérieur", un port de navigation intérieure du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) 2024/1679.».

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

«*Article 4*

Mise en place des SIF

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les SIF sur les voies navigables intérieures et dans les ports intérieurs relevant du champ d'application de la présente directive.

2. Les États membres développent les SIF de manière que l'application SIF soit efficace, déployable et interopérable et à même d'interagir avec d'autres applications SIF et avec les systèmes d'autres modes de transport, tout en fournissant des interfaces avec les systèmes de gestion des transports et les activités commerciales.

3. Afin de mettre en place les SIF, les États membres:

a) veillent à ce que toutes les données pertinentes concernant la navigation et la planification des voyages sur les voies navigables intérieures soient fournies aux utilisateurs des SIF; ces données de réseau, telles qu'elles figurent à l'annexe I, sont maintenues à jour et fournies au minimum dans un format électronique commun accessible, conformément à l'annexe III;

b) veillent à ce que les utilisateurs des SIF disposent, en plus des données visées au point a), de cartes électroniques adaptées à la navigation pour toutes leurs voies navigables intérieures et tous leurs ports intérieurs compris dans le RTE-T;

c) habilitent les autorités compétentes, dans la mesure où la réglementation nationale ou internationale exige une notification des navires, à recevoir des comptes rendus électroniques de toutes les données que doivent fournir les navires; pour les transports transfrontaliers, l'accès intégral à ces données est mis à la disposition des autorités compétentes de l'État membre voisin avant l'arrivée des bateaux à la frontière;

d) veillent à ce que les avis à la batellerie, y compris en ce qui concerne le niveau d'eau ou le tirant d'eau maximum autorisé et le gel sur leurs voies navigables intérieures, soient fournis sous la forme de messages standardisés, encodés et téléchargeables; le message standardisé contient au moins les informations nécessaires à une navigation sûre et les avis à la batellerie sont maintenus à jour et fournis au minimum dans un format électronique commun accessible conformément à l'annexe III;

e) veillent à ce que les données de réseau dans l'environnement européen des SIF soient maintenues à jour en fournissant sans retard toutes les données de réseau nécessaires conformément aux annexes I et III;

f) font en sorte, lorsqu'elles sont disponibles, que les informations relatives au trafic soient, au minimum, mises à la disposition des systèmes électroniques d'échange d'informations établis par le droit de l'Union et utilisés dans d'autres modes de transport au moyen d'interfaces, en respectant les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 7, le cas échéant;

g) veillent à ce que des interfaces standardisées conformément aux annexes II et III de la présente directive soient mises à la disposition des systèmes communautaires portuaires des ports intérieurs, y compris, le cas échéant, les informations à jour relatives à la disponibilité de postes d'accostage et d'infrastructures pour carburants alternatifs, et en particulier des installations requises en vertu de l'article 10 du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil (*);

h) veillent à ce que des interfaces standardisées conformément aux annexes II et III soient mises à la disposition d'autres systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure aux fins de la gestion du trafic sur les voies navigables intérieures.

Les obligations visées au présent paragraphe doivent être remplies en pleine conformité avec les exigences et principes définis aux annexes I et II.

4. Les autorités compétentes des États membres mettent en place des centres SIF en fonction des besoins régionaux.

5. Les États membres créent, entretiennent, exploitent, utilisent et gèrent conjointement un environnement européen des SIF qui fournissent des services relatifs aux chenaux, aux infrastructures, au trafic et aux transports, et communiquent les données nécessaires. L'environnement européen des SIF est accessible à tous les utilisateurs des SIF et constitue la principale plateforme d'échange d'informations relatives aux SIF. Il contient des interfaces pour les connexions avec les systèmes d'autres modes de transport et des ports intérieurs. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes responsables du fonctionnement de l'environnement européen des SIF. L'environnement européen des SIF prévoit la possibilité de contributions de la part de pays tiers dont les voies navigables sont reliées au réseau européen de voies navigables intérieures et qui souhaitent coopérer et communiquer leurs données de réseau, pour autant que la qualité et le format des données soient identiques à ceux des États membres et que ces pays se conforment au même niveau de cybersécurité et de protection des données.

6. La Commission adopte des actes d'exécution qui définissent les caractéristiques, fonctions et procédures opérationnelles de l'environnement européen des SIF et désignent l'entité chargée de son fonctionnement, sur la base des principes applicables aux spécifications techniques SIF énoncés à l'annexe II, point 6, afin de garantir leur mise en œuvre uniforme dans l'ensemble de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

7. Aux fins de l'utilisation des systèmes d'identification automatique (AIS), l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT), conclu à Bucarest le 12 avril 2012, dans le cadre du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) est applicable.

8. Les États membres, en coopération avec l'Union, le cas échéant, encouragent les capitaines, exploitants, agents ou propriétaires des bateaux circulant sur leurs voies navigables intérieures, ainsi que les chargeurs ou les propriétaires des marchandises transportées à bord de ces bateaux, à utiliser pleinement les services fournis en vertu de la présente directive.

9. La Commission prend les mesures nécessaires pour contrôler l'interopérabilité, la fiabilité, la disponibilité et la sécurité des SIF.

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

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

«*Article 5*

Spécifications techniques

1. Afin de soutenir les SIF et de garantir l'interopérabilité des services conformément à l'article 4, paragraphe 2, les spécifications techniques visées à l'annexe III en accord avec les principes énoncés à l'annexe II, s'appliquent en particulier dans les domaines suivants:

a) système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur);

b) notification électronique des navires;

c) avis à la batellerie;

d) systèmes de repérage et de suivi des navires;

e) compatibilité de l'équipement nécessaire pour l'utilisation des SIF;

f) exploitation de l'environnement européen des SIF;

g) interconnexion et échange d'informations avec les bases de données de l'Union (ERDMS);

h) interface standardisée pour les plateformes informatiques d'autres modes de transport;

i) interface standardisée entre l'environnement européen des SIF et les systèmes communautaires portuaires des ports intérieurs et entre l'environnement européen des SIF et les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure;

j) données relatives à la navigation et à la planification des voyages sur les voies navigables intérieures.».

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

«*Article 6*

Positionnement par satellite

Aux fins des SIF, pour lesquels un positionnement exact est exigé, il est recommandé d'utiliser des systèmes de positionnement et de navigation par satellite, tels que les services de navigation fournis par Galileo, dont le service haute précision et le service d'authentification des messages de navigation en libre service, et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) visé dans le règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil (*). Aux fins des applications et des services reposant sur les données d'observation de la Terre, l'utilisation des données, informations et services Copernicus est recommandée.

(*) Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial et abrogeant les règlements (UE) nº 912/2010, (UE) nº 1285/2013 et (UE) nº 377/2014 et la décision nº 541/2014/UE (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).».

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

«*Article 8*

Autorités compétentes

Les États membres désignent les autorités compétentes responsables de l'application SIF, pour l'échange international de données, pour le fonctionnement de l'environnement européen des SIF et pour le traitement des retours d'information des utilisateurs des SIF. Ils communiquent le nom de ces autorités désignées à la Commission au plus tard le 17 janvier 2029.».

8) L'article suivant est inséré:

«*Article 8* bis

Mécanisme de retour d'information

1. Chaque État membre veille à ce qu'une procédure efficace, simple et accessible s'appuyant, dans la mesure du possible, sur des structures existantes soit mise en place pour traiter les retours d'information des utilisateurs des SIF découlant de l'application de la présente directive.

2. Le traitement des retours d'information des utilisateurs des SIF s'effectue de manière à éviter les conflits d'intérêts. Le traitement des retours d'information est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.

3. Les retours d'information des utilisateurs des SIF sont soumis par l'intermédiaire de l'environnement européen des SIF et transmis aux États membres pertinents. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs des SIF et les autres parties prenantes concernées soient informés du lieu et des modalités d'envoi des retours d'information.

4. Les États membres veillent à ce que les retours d'information des utilisateurs des SIF soient traités en temps utile et de manière appropriée et à ce que les informations relatives à leur suivi soient communiquées par l'intermédiaire de l'environnement européen des SIF.

5. L'environnement européen des SIF informe chaque année la Commission du nombre de retours d'information reçus et de la manière dont ils ont été traités.».

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

«*Article 9*

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

1. Les États membres prennent les mesures techniques et organisationnelles nécessaires, conformément au droit de l'Union et au droit national applicables, pour protéger les informations SIF et les enregistrements SIF contre les actes préjudiciables ou utilisations abusives, y compris les accès non autorisés, modifications ou pertes, et pour garantir la confidentialité des informations commerciales et autres informations sensibles échangées en vertu de la présente directive.

2. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*) ne peuvent être traitées sur la base de la présente directive que dans la mesure où ce traitement est nécessaire au fonctionnement des applications SIF, en vue d'assurer l'harmonisation, l'interopérabilité et l'accessibilité des SIF sur les voies navigables intérieures de l'Union et de faciliter des interfaces standardisées avec les services de gestion du trafic d'autres modes de transport.

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

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

«*Article 10*

Pouvoirs délégués

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* afin de modifier l'annexe I, en actualisant et en révisant les exigences minimales en matière de données, en tenant compte de l'expérience acquise dans le cadre de l'application de la présente directive et des progrès techniques dans le développement des technologies et applications SIF.

2. En l'absence de spécifications techniques applicables et actualisées, ou lorsque des spécifications techniques élaborées par le comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) ne sont conformes à aucune des exigences applicables énoncées à l'annexe II, ou lorsque des modifications du processus décisionnel du CESNI ou d'autres éléments de la norme compromettraient les intérêts de l'Union, et lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* en vue de modifier l'annexe III afin de fournir des spécifications techniques appropriées fondées sur les principes énoncés à l'annexe II.».

11) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 10 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1er janvier 2026. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

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

«*Article 11*

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de la navigation intérieure. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

(*) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).».

13) À l'article 12, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.

14) L'article suivant est inséré:

«*Article 12* bis

Suivi

La Commission suit la mise en place des SIF dans l'Union et fait rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 3 janvier 2034. Le rapport comprend une analyse de l'incidence de la présente directive sur le niveau d'intégration du transport par voie navigable dans l'ensemble de la chaîne logistique et examine le potentiel des nouveaux outils numériques pour accroître l'efficacité sur l'ensemble du réseau de voies navigables intérieures du RTE-T.».

15) L'annexe I de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.

16) L'annexe II de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.

17) Le texte figurant à l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III de la directive 2005/44/CE.

Article 2

Transposition

1. Les États membres possédant des voies navigables intérieures et des ports intérieurs relevant du champ d'application de la présente directive mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 2 janvier 2029. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

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

Fait à Strasbourg, le 26 novembre 2025.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANNEXE I

«ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES DONNÉES

En application de l'article 4, paragraphe 3, point a), les données suivantes en particulier sont fournies:

a) axe fluvial avec indication kilométrique;

b) restrictions concernant les navires ou convois en termes de longueur, largeur, tirant d'eau et tirant d'air;

c) horaires des structures limitatives, en particulier des écluses et des ponts;

d) temps d'attente prévus aux ponts, aux écluses et dans les ports intérieurs, en temps réel lorsque l'information est disponible;

e) emplacement des ports et des sites de transbordement;

f) données de référence sur les jauges de niveau d'eau concernant la navigation;

g) emplacement et, lorsque l'information est disponible, disponibilité actuelle des infrastructures pour carburants alternatifs, y compris l'alimentation électrique à quai.

Les informations fournies sont maintenues à jour et, lorsqu'elles sont disponibles, reflètent la situation en temps réel.».

ANNEXE II

«ANNEXE II

PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES SIF

1. Principes généraux

Les spécifications techniques SIF respectent les principes généraux suivants:

a) indication des exigences techniques concernant la planification, la mise en œuvre et l'exploitation opérationnelle des services et des systèmes connexes;

b) architecture et organisation des SIF;

c) recommandations incitant les navires à participer aux SIF, tant pour bénéficier des services individuels que pour le développement progressif des SIF.

2. Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)

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

a) la compatibilité avec le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation maritime (ECDIS maritime) afin de faciliter le trafic des navires de navigation intérieure dans les zones de trafic mixte que constituent les estuaires, ainsi que le trafic fluvio-maritime;

b) la définition des exigences minimales relatives à l'équipement ECDIS intérieur, ainsi que du contenu minimal des cartes électroniques de navigation en vue d'en assurer la sécurité, et en particulier:

i) un niveau élevé de fiabilité et de disponibilité de l'équipement ECDIS intérieur utilisé;

ii) la solidité de l'équipement ECDIS intérieur lui permettant de résister aux conditions ambiantes à bord d'un navire sans diminution de la qualité ni de la fiabilité;

iii) l'inclusion, dans la carte électronique de navigation, de tous les types de géo-objets, par exemple les limites du chenal, les ouvrages à terre et les balises, qui sont nécessaires à une navigation sûre;

iv) le contrôle de la carte électronique à l'aide d'une image radar superposée pour l'utilisation aux fins de pilotage du navire;

c) l'intégration d'informations actualisées sur la profondeur du chenal dans la carte électronique de navigation et l'affichage de ces informations par rapport à un niveau d'eau prédéfini ou au niveau effectif;

d) l'intégration d'autres informations, émanant par exemple de parties autres que les autorités compétentes, dans la carte électronique de navigation et l'affichage de ces informations sur l'ECDIS intérieur sans interférence avec les informations qui sont nécessaires à une navigation sûre;

e) la mise à disposition des cartes électroniques de navigation aux utilisateurs des SIF;

f) la mise à disposition des données concernant les cartes électroniques de navigation à tous les fabricants d'applications, le cas échéant, pour un prix proportionné au coût;

g) l'intégration d'informations actualisées sur les temps d'attente aux écluses, ponts et ports intérieurs et l'affichage de ces informations dans l'ECDIS intérieur sans interférence avec les informations qui sont nécessaires à une navigation sûre.

3. Notification électronique des navires

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

a) la facilitation de l'échange de données électroniques entre les autorités compétentes des États membres, entre les parties prenantes de la navigation intérieure ainsi que de la navigation maritime et du transport multimodal lorsque celui-ci fait intervenir la navigation intérieure;

b) l'utilisation d'un message standardisé de notification de transport pour la communication navire-autorité, autorité-navire et autorité-autorité afin d'assurer la compatibilité avec la navigation maritime;

c) l'utilisation de listes de codes et de classifications internationalement reconnues, éventuellement complétées par des exigences supplémentaires de la navigation intérieure;

d) l'utilisation d'un numéro européen unique d'identification des navires.

4. Avis à la batellerie

Les spécifications techniques concernant les avis à la batellerie, en particulier les informations sur les chenaux, les informations sur le trafic et la gestion du trafic ainsi que la planification des voyages sur les voies navigables intérieures, conformément à l'article 5, respectent les principes suivants:

a) une structure standardisée des données reposant sur des modules de texte prédéfinis et autant que possible encodés afin de permettre une traduction automatique de l'essentiel du contenu dans d'autres langues, et de faciliter l'intégration des avis à la batellerie dans les systèmes de planification des voyages;

b) la compatibilité de la structure standardisée des données avec la structure des données de l'ECDIS intérieur afin de faciliter l'intégration des avis à la batellerie dans l'ECDIS intérieur;

c) un alignement sur les spécifications techniques pour la navigation et la planification des voyages sur les voies navigables intérieures afin de garantir la cohérence des informations fournies.

5. Systèmes de repérage et de suivi des navires

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

a) la définition des exigences relatives aux systèmes et aux messages standard ainsi que des procédures permettant de les délivrer de façon automatisée;

b) la distinction entre les systèmes qui répondent aux exigences concernant les informations tactiques sur le trafic et les systèmes qui répondent aux exigences concernant les informations stratégiques sur le trafic en fonction tant de la précision du positionnement que de la fréquence de mise à jour requise;

c) la description des dispositifs techniques pertinents en matière de repérage et de suivi des navires, comme l'AIS intérieur (système d'identification automatique intérieur);

d) la compatibilité des formats de données avec le système AIS maritime.

6. Principes opérationnels de l'environnement européen des SIF

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

a) jouer le rôle de guichet numérique unique pour la navigation intérieure;

b) constituer un point d'accès unique harmonisé pour des informations actualisées et, si possible, en temps réel sur l'état des chenaux pour une navigation, une planification des voyages et des opérations portuaires sûres et durables le long du RTE-T;

c) permettre la mise en place de chaînes de transport multimodales tout en assurant un niveau adéquat de protection des données;

d) offrir un niveau élevé de précision des données pour un échange continu de données entre les utilisateurs des SIF concernés le long du RTE-T (à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union);

e) constituer une interface conviviale offrant des fonctionnalités pratiques et utiles telles que la capacité de sauvegarder et de stocker des profils;

f) être un point de notification unique harmonisé selon le principe de la transmission unique d'informations, y compris pour les voyages internationaux;

g) faire le lien avec d'autres systèmes utilisant les technologies d'information, de communication, de navigation ou de positionnement/localisation afin de gérer efficacement les infrastructures, la mobilité et le trafic sur le RTE-T et d'offrir des services à valeur ajoutée aux citoyens et aux opérateurs, y compris des systèmes permettant une utilisation du RTE-T sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités;

h) collecter et communiquer des données d'utilisation anonymisées et agrégées qui peuvent être utilisées pour le suivi de la mise en œuvre des SIF, y compris, au minimum, le nombre d'utilisateurs des SIF, la disponibilité des données dans l'environnement européen des SIF, la connexion et le nombre d'échanges avec d'autres systèmes ou plateformes numériques;

i) assurer la cybersécurité.

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

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

a) s'appuyer sur les fonctionnalités fournies par l'environnement européen des SIF;

b) faciliter l'échange électronique de données entre les technologies SIF et les bases de données et systèmes utilisés par d'autres modes de transport, au moyen de liaisons de données et d'interfaces appropriées;

c) définir les exigences relatives aux autres systèmes ou plateformes numériques ainsi qu'aux procédures d'échange automatisé de données;

d) permettre l'échange d'informations en temps réel, en particulier pour les données à durée critique;

e) garantir l'échange sécurisé d'informations conformément à un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits;

f) prévoir un cadre pour l'échange de systèmes permettant des développements futurs et des liens avec d'autres systèmes si nécessaire, y compris des échanges avec le futur espace européen des données relatives à la mobilité et tout autre système conçu pour promouvoir les innovations dans le domaine du transport multimodal.

8. Données relatives à la navigation et à la planification des voyages sur les voies navigables intérieures

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

a) fournir des informations actualisées à intervalles réguliers et, au minimum, en cas de changements significatifs de l'état du chenal navigable susceptibles d'avoir une incidence sur la navigation;

b) couvrir au moins les informations suivantes:

i) les temps d'attente prévus aux écluses, ponts (mobiles), ports intérieurs;

ii) les données relatives au réseau européen de voies navigables nécessaires à la navigation et à la planification des voyages sur les voies navigables intérieures et couvrant au minimum les exigences minimales concernant les données énoncées à l'annexe I;

iii) le niveau de l'eau, la profondeur la plus faible, le tirant d'air, l'état du barrage en cas de blocage de la navigation, le régime, le niveau prévu des eaux, la plus faible profondeur prévue;

iv) la présence de glace et la navigabilité connexe, ou d'autres alertes d'événements météorologiques extrêmes;

v) les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts (mobiles), des ports intérieurs;

c) fournir des informations par l'intermédiaire de l'ECDIS intérieur, des avis à la batellerie et de l'environnement européen des SIF, le cas échéant.».

ANNEXE III

«ANNEXE III

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX SIF

Les spécifications techniques applicables aux SIF sont celles qui figurent dans la dernière édition du standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS) adoptée par le CESNI.».