Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/2482

12.12.2025

DIRETIVA (UE) 2025/2482 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 26 de novembro de 2025

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [3] define um regime para a implantação e utilização de serviços de informação fluvial (RIS, do inglês *river information services*) harmonizados na União. A implantação dos RIS nas vias navegáveis interiores contribui para a segurança e a eficiência do transporte por vias navegáveis interiores e, em última análise, para a sustentabilidade e atratividade do sector, aumentando a eficiência das operações de transporte por vias navegáveis interiores.

(2) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2005/44/CE, o sector da navegação interior beneficiou da prestação de RIS harmonizados. No entanto, o nível de harmonização varia consoante os Estados-Membros e o processo de introdução das especificações necessárias revelou-se moroso. Além disso, a Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» apela a um maior desenvolvimento de uma mobilidade multimodal automatizada e conectada. Por conseguinte, os RIS deverão ser adaptados para dar resposta a esses novos desafios. Além disso, a Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» propõe a revisão da Diretiva 2005/44/CE como uma das medidas para alcançar o objetivo de promover a criação de um sistema de transportes verdadeiramente inteligente e uma atribuição de capacidades, bem como uma gestão do tráfego, eficientes. A Comunicação da Comissão de 24 de junho de 2021 definiu um plano de ação intitulado «NAIADES III: Impulsionar um transporte europeu por vias navegáveis interiores orientado para o futuro», no qual se afirma que, a fim de apoiar o objetivo de as vias navegáveis interiores integrarem um sistema harmonizado de RIS, sem descontinuidades, até 2030, as revisões do regime jurídico em matéria de RIS teriam por objetivo ajudar a colmatar as lacunas existentes em matéria de harmonização e interoperabilidade com outros modos de transporte e contribuir para uma melhor disponibilidade, reutilização e interoperabilidade dos dados dos sistemas digitais, em consonância com a Comunicação da Comissão, de 19 de fevereiro de 2020, intitulada «Uma estratégia europeia para os dados». Importa ter em conta essas alterações e avanços, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE, na adaptação dos RIS.

[1] JO C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
[2] Posição do Parlamento Europeu de 7 de outubro de 2025 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 27 de outubro de 2025.
[3] Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) A bem de uma abordagem coerente da interoperabilidade no sector dos serviços públicos aquando da implementação da plataforma eletrónica de ponto de acesso único para os RIS («Ambiente Europeu de RIS») e de outras soluções abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2005/44/CE, deverão ser seguidos os princípios definidos no Quadro Europeu de Interoperabilidade (QEI) apresentado na Comunicação da Comissão, de 23 de março de 2017, intitulada «Quadro Europeu de Interoperabilidade – Estratégia de Execução», nos termos do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2024/903 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]).

(4) O Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) define requisitos para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), a fim de garantir o bom funcionamento do mercado interno, e visa assegurar que os mesmos serviços de elevada qualidade estejam disponíveis e sejam compatíveis com os sistemas de outros modos de transporte ao longo daquela rede.

(5) Dado que a maioria das viagens das embarcações de navegação interior são de natureza internacional, os RIS deverão centrar-se nas vias navegáveis interiores dos Estados-Membros que fazem parte da RTE-T e que estão diretamente ligadas às vias navegáveis interiores de outro Estado-Membro que também façam parte da RTE-T e que, por conseguinte, se revestem de grande importância para a União. Os Estados-Membros deverão poder continuar a alargar, a título voluntário, os requisitos dos RIS a partes da sua rede de vias navegáveis interiores que não integrem a RTE-T, a fim de ter em conta as especificidades nacionais. Num contexto transfronteiriço, deverá também ser possível a prestação de RIS por um dos Estados-Membros interessados. As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão cooperar com vista à prestação de RIS nas vias navegáveis interiores transfronteiriças.

(6) Tendo em conta a guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a cooperação entre a União e a Rússia no domínio dos RIS não é pertinente nem do interesse da União. Consequentemente, a cooperação transfronteiriça com a Rússia em matéria de RIS deixou de ser uma prioridade no território dos Estados-Membros.

(7) A experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE revelou que é importante reforçar as especificações técnicas relativas ao fornecimento de dados em matéria de navegação e de planificação de viagens por vias navegáveis interiores, a fim de melhorar a qualidade e a atualidade das informações fornecidas aos utilizadores dos RIS. O Sistema Europeu de Gestão de Dados de Referência (ERDMS, do inglês *European Reference Data Management System*) que contém os dados de referência e as listas de códigos necessários para o bom funcionamento dos RIS, foi criado e é atualmente gerido pela Comissão. A gestão do ERDMS poderá futuramente ser transferida para terceiros.

(8) É de esperar que a disponibilização aos utilizadores dos RIS, durante a navegação, de informações atualizadas e rigorosas sobre as condições do canal navegável, bem como de pontos específicos, como pontes, eclusas e portos de navegação interior, aumente a eficiência global do sector da navegação interior. Os RIS deverão, por conseguinte, incluir intercâmbios atualizados de dados com a gestão semiautomatizada e totalmente automatizada dos sistemas de infraestruturas de eclusas e pontes móveis, bem como com os sistemas de comunidades portuárias de portos de navegação interior.

([4]) Regulamento (UE) 2024/903 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de março de 2024, que estabelece medidas para um elevado nível de interoperabilidade do setor público em toda a União (Regulamento Europa Interoperável) (JO L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera os Regulamento (UE) 2021/1153 e o (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Para que os RIS permitam a interconexão com a cadeia logística, é importante que as informações sejam partilhadas não só entre os utilizadores do transporte por vias navegáveis interiores (por exemplo, através de sistemas de comunidades portuárias de portos de navegação interior e de sistemas de infraestrutura inteligente de navegação interior), mas também com sistemas e aplicações de outros modos de transporte. As plataformas nacionais únicas para o sector marítimo no âmbito do ambiente europeu de plataforma única para o sector marítimo previsto no Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) deverão permitir notificações harmonizadas das embarcações em toda a União no que respeita aos transportes marítimos. O intercâmbio de informações relacionadas com o tráfego, como os horários de chegada e de partida, asseguraria a interoperabilidade, a multimodalidade e a integração harmoniosa do transporte por vias navegáveis interiores na cadeia logística global. As informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI, do inglês *electronic freight transport information*), previstas no Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]), deverão constituir a base para o intercâmbio de informações relativas à carga entre os utilizadores dos RIS no que respeita a mercadorias perigosas e resíduos, sempre que necessário. Quando necessário, os RIS deverão possibilitar as conexões com os sistemas e as plataformas digitais de outros modos de transporte e disponibilizar informações a esses sistemas e plataformas digitais.

(10) O intercâmbio de informações entre embarcações e portos de navegação interior, por exemplo sobre a disponibilidade de instalações portuárias, os horários de funcionamento ou as informações relativas às embarcações e à carga, nem sempre é ótimo, o que afeta a eficiência das operações de transporte por vias navegáveis interiores. As informações sobre a disponibilidade de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos de navegação interior revestem-se de especial importância para a promoção do desempenho ambiental do sector. A fim de simplificar e racionalizar o intercâmbio dessas informações e aumentar a eficiência global do sector, é importante estabelecer intercâmbios normalizados que passem a fazer parte dos RIS e desenvolver as especificações técnicas necessárias.

(11) A utilização do Ambiente Europeu de RIS deverá simplificar a prestação de RIS, aumentar a eficiência das operações de transporte por vias navegáveis interiores e reduzir os encargos para fornecedores e utilizadores dos RIS. O Ambiente Europeu de RIS deverá apoiar os serviços pertinentes, constituir-se como um ponto central para o intercâmbio de informações dos RIS no sector da navegação interior, bem como com outros modos de transporte, e, por conseguinte, tornar-se a principal base digital para a prestação de RIS na União. Os Estados-Membros deverão designar uma ou mais autoridades competentes responsáveis pela gestão do Ambiente Europeu de RIS. Essas autoridades competentes são os responsáveis pelo tratamento, na aceção do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]), para efeitos de gestão do Ambiente Europeu de RIS.

(12) A fim de assegurar condições uniformes para a introdução do Ambiente Europeu de RIS, deverão ser atribuídas à Comissão competências de execução para definir o regime para o desenvolvimento e funcionamento do Ambiente Europeu de RIS. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([9]).

(13) A Comissão não deverá adotar atos de execução ao abrigo da presente diretiva quando o comité a que se refere a presente diretiva não emita parecer, por exemplo por falta de maioria qualificada a favor de um parecer, seja positivo seja negativo, nem se o projeto de ato de execução não for apresentado ao comité de recurso, nem, ainda, se este emitir parecer negativo. Em conformidade com o princípio da cooperação leal, os Estados-Membros e a Comissão deverão colaborar para definir rapidamente as características operacionais, as funções e os procedimentos necessários para o Ambiente Europeu de RIS.

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

([7]) Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) É importante que haja uma cooperação com países terceiros, em especial países vizinhos, para assegurar a ligação e a interoperabilidade entre o Ambiente Europeu de RIS e os RIS nacionais desses países terceiros.

(15) No Ambiente Europeu de RIS deverá estar prevista a possibilidade de os utilizadores dos RIS apresentarem observações sobre a aplicação da presente diretiva e ficar assegurado que essas observações sejam transmitidas ao Estado-Membro interessado. Os Estados-Membros deverão prever um procedimento simples e acessível para tratar essas observações com transparência e imparcialidade. As autoridades dos Estados-Membros deverão cooperar no tratamento das observações que envolvam elementos transfronteiriços, como sejam normas incompatíveis em matéria de notificação de informações sobre embarcações, uma vez que 75 % das operações de transporte por vias navegáveis interiores compreendem viagens internacionais. A análise do assunto das observações recebidas, bem como da sua frequência, permite identificar o grau de cumprimento da presente diretiva, apoiando assim a monitorização da execução através da identificação dos domínios em que a execução pode ser melhorada. Por conseguinte, é importante que essas informações sejam recolhidas e transmitidas à Comissão anualmente.

(16) A elaboração de especificações técnicas deverá seguir um conjunto de princípios, em especial os princípios estabelecidos no anexo II da presente diretiva, a fim de assegurar a aplicação correta e harmonizada da Diretiva 2005/44/CE. Esses princípios deverão descrever os principais elementos que cada componente dos RIS deverá incluir.

(17) Os requisitos e as especificações técnicas dos RIS deverão assegurar, em especial, que: os dados dos RIS que constituam dados pessoais na aceção do Regulamento (UE) 2016/679 só possam ser tratados em conformidade com um sistema de controlo do acesso global e baseado em direitos que preveja funcionalidades atribuídas; todas as autoridades competentes possam ter acesso imediato a esses dados, de acordo com as respetivas competências regulamentares; sejam aplicadas medidas técnicas e organizativas adequadas para assegurar que o tratamento de dados pessoais por meios eletrónicos possa ser efetuado em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e o Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho ([10]), nomeadamente para efeitos de proteção contra violações de dados pessoais; e que o tratamento de informações comerciais sensíveis possa ser efetuado de forma a respeitar a confidencialidade dessas informações.

(18) A fim de garantir a navegação segura e otimizada das embarcações de navegação interior, os Estados-Membros deverão conhecer a localização de todas as embarcações de navegação interior, nomeadamente com recurso a dados dos sistemas de identificação automática (AIS, do inglês *automatic identification systems*). Os Estados-Membros deverão também proceder ao intercâmbio de informações relacionadas com os RIS, a fim de aumentar a eficiência dos RIS e reduzir os requisitos de notificação. Caso a transmissão e o intercâmbio de informações relacionadas com os RIS para estes fins impliquem o tratamento de dados pessoais, como o tratamento de nomes ou de dados de localização quando tal permita identificar uma pessoa, direta ou indiretamente, os Estados-Membros deverão assegurar a legalidade do tratamento desses dados pessoais em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([11]), quando aplicáveis.

(19) A fim de assegurar que os utilizadores dos RIS recebem as informações necessárias sobre a navegação e a planificação das viagens por vias navegáveis interiores, e tomando em consideração o progresso científico e técnico, deverão ser delegados na Comissão poderes para adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) respeitantes à alteração dos requisitos mínimos em matéria de dados fixados no anexo I da Diretiva 2005/44/CE. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([12]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

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

([11]) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

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

(20) Em casos devidamente justificados por uma análise adequada e na falta de normas internacionais pertinentes e atualizadas para garantir a segurança da navegação, ou quando eventuais alterações ao processo decisório do Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) ou os resultados desse processo comprometam os interesses da União, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do anexo III da Diretiva 2005/44/CE a fim de fornecer especificações técnicas adequadas para os RIS, em conformidade com os princípios estabelecidos no anexo II da Diretiva 2005/44/CE e com o objetivo de salvaguardar os interesses da União.

(21) A experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2005/44/CE revela que o período alargado para introduzir e atualizar as especificações técnicas nela previstas afetou o desempenho do sector. Por conseguinte, é importante alterar o processo através do qual são introduzidas as especificações técnicas.

(22) A Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho ([13]) introduziu um processo assente em especificações técnicas elaboradas pelo CESNI. O CESNI, que atua sob os auspícios da Comissão Central para a Navegação do Reno (CCNR) e está aberto a peritos de todos os Estados-Membros, é responsável pela elaboração de normas técnicas no domínio do transporte por vias navegáveis interiores. A experiência demonstrou que o CESNI elaborou e atualizou as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior de forma organizada e atempada. Tendo em conta os conhecimentos especializados do CESNI e a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva (UE) 2016/1629, deverá ser aplicada uma abordagem semelhante no que respeita à Diretiva 2005/44/CE.

(23) A fim de garantir um elevado nível de segurança e eficiência da navegação interior, assegurar a prestação de RIS e ter em conta o progresso técnico e científico e outros desenvolvimentos no sector, a referência às especificações técnicas aplicáveis aos RIS, nomeadamente a norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS), deverá constituir parte integrante da Diretiva 2005/44/CE.

(24) O Comité dos certificados de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior, referido no artigo 11.º da Diretiva 2005/44/CE, foi extinto. No seu lugar, o Comité do Transporte por Navegação Interior, que dispõe de conhecimentos especializados em matéria de normas e especificações técnicas no sector da navegação interior, deverá assistir a Comissão no que respeita aos RIS enquanto comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Além disso, a presente diretiva introduz alterações aos artigos 5.º e 12.º da Diretiva 2005/44/CE no que diz respeito ao procedimento de comité. Por conseguinte, o artigo 11.º da Diretiva 2005/44/CE deverá ser alterado de modo a refletir essas alterações.

(25) Para efeitos de uma melhor regulamentação e simplificação, deverá ser possível remeter na Diretiva 2005/44/CE para normas internacionais sem as replicar no regime jurídico da União.

(26) Os RIS foram criados na União em 2005 e, desde então, os Estados-Membros adquiriram uma experiência considerável no seu desenvolvimento e implementação. Além disso, as especificações técnicas necessárias ao funcionamento dos RIS constam do anexo III da Diretiva 2005/44/CE. Assim sendo, deverá ser suprimido o artigo 12.º, n.º 2, da Diretiva 2005/44/CE. Além disso, ao alterar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/44/CE a fim de centrar a atenção na RTE-T, a obrigação de implementar os RIS é aplicável nas vias navegáveis interiores mais importantes, criando uma rede de transportes fiável. Por conseguinte, é conveniente suprimir o artigo 12.º, n.º 3, da Diretiva 2005/44/CE.

(27) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, é necessário e adequado, para a concretização do objetivo fundamental de criar um quadro para a prestação de RIS na União, prever regras relativas à sua criação, operação e especificações técnicas. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar os objetivos pretendidos.

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

(28) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em 20 de março de 2024.

(29) Por conseguinte, a Diretiva 2005/44/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alterações à Diretiva 2005/44/CE

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

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

«*Artigo 1.º*

Objeto

1. A presente diretiva estabelece um quadro para a introdução e utilização, na União, de serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados, tendo em vista apoiar o desenvolvimento da navegação interior na perspetiva do reforço da sua segurança, eficiência e sustentabilidade e facilitar a interação com outros modos de transporte.

2. A presente diretiva fornece um quadro para o estabelecimento e o posterior desenvolvimento ulterior dos requisitos, especificações e condições técnicas para assegurar a existência de RIS harmonizados, interoperáveis e acessíveis nas vias navegáveis interiores da União e facilitar a articulação com os serviços de gestão de tráfego dos outros modos de transporte através do uso de interfaces normalizadas.»;

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

«1. A presente diretiva é aplicável ao funcionamento dos RIS nas vias navegáveis interiores e nos portos de navegação interior dos Estados-Membros que fazem parte da rede transeuropeia de transportes, conforme especificado e enumerado nos anexos I e II do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), e que estão diretamente ligados às vias navegáveis interiores e aos portos de navegação interior de outro Estado-Membro que faça parte da rede transeuropeia de transportes, conforme especificado e enumerado nesses anexos.

(*) Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).»;

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

«i) "Rede transeuropeia de transportes" ou "RTE-T", as vias navegáveis interiores especificadas nos mapas que constam do anexo I do Regulamento (UE) 2024/1679;

j) "Sistema Europeu de Gestão de Dados de Referência" ou "ERDMS", um repositório (biblioteca) de pontos de acesso único de listas de dados de referência e de códigos utilizados pelas aplicações informáticas geridas sob a autoridade da Comissão no sector do transporte por vias navegáveis interiores; não inclui os dados de rede disponibilizados pelo Estado-Membro em conformidade com os anexos I e III;

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

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

m) "Ambiente Europeu de RIS", uma plataforma eletrónica de ponto de acesso único que tem por base as informações dos RIS nacionais, presta serviços técnicos e operacionais a utilizadores dos RIS e contém ligações para as notificações eletrónicas de acordo com o princípio da "declaração única";

n) "Porto de navegação interior", um porto de uma via navegável interior da rede principal da RTE-T ou da rede global da RTE-T, enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) 2024/1679.»;

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

«*Artigo 4.º*

Estabelecimento de RIS

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias ao funcionamento do RIS nas vias navegáveis interiores e nos portos de navegação interior abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva.

2. Os Estados-Membros devem desenvolver os RIS de modo a assegurar a eficiência, expansibilidade e interoperabilidade da aplicação RIS, para que esta possa interagir com outras aplicações RIS e com os sistemas dos outros modos de transporte, proporcionando simultaneamente interfaces com os sistemas de gestão dos transportes e atividades comerciais.

3. A fim de criarem os RIS, os Estados-Membros devem:

a) Assegurar que todos os dados relevantes para a navegação e planificação da viagem por vias navegáveis interiores sejam fornecidos aos utilizadores dos RIS; esses dados de rede, como previstos no anexo I, devem ser mantidos atualizados e ser fornecidos pelo menos num formato eletrónico comum acessível, em conformidade com o anexo III;

b) Assegurar que, para todas as suas vias navegáveis interiores e portos de navegação interior da RTE-T, são disponibilizadas aos utilizadores dos RIS, para além dos dados a que se refere a alínea a), cartas náuticas eletrónicas adequadas;

c) Providenciar, na medida em que a regulamentação nacional ou internacional exija notificações dos navios, para que as autoridades competentes possam receber notificações eletrónicas dos navios com todos os dados exigidos aos navios; no caso de transportes transfronteiriços, esses dados devem ser disponibilizados na íntegra às autoridades competentes do Estado-Membro vizinho antes da chegada das embarcações à fronteira;

d) Assegurar que os avisos à navegação, incluindo a comunicação do nível da água ou dos calados máximos admissíveis e da ocorrência de gelo nas vias navegáveis interiores nacionais, sejam emitidos sob a forma de mensagens normalizadas, codificadas e telecarregáveis; a mensagem normalizada deve conter pelo menos as informações necessárias para a segurança da navegação e os avisos à navegação devem estar atualizados e ser disponibilizados pelo menos num formato eletrónico comum acessível, em conformidade com o anexo III;

e) Assegurar que os dados da rede no Ambiente Europeu de RIS estejam sempre atualizados, fornecendo para tal sem demora todos os dados de rede necessários em conformidade com os anexos I e III;

f) Assegurar que, sempre que estejam disponíveis, pelo menos as informações relacionadas com o tráfego sejam disponibilizadas através de interfaces que respeitem as especificações técnicas determinadas em conformidade com o anexo II, ponto 7, quando aplicável, aos ambientes de intercâmbio eletrónico de informações previstos pelo direito da União e utilizados noutros modos de transporte;

g) Assegurar que os sistemas de comunidades portuárias dos portos de navegação interior disponham de interfaces normalizadas, em conformidade com os anexos II e III da presente diretiva, incluindo, sempre que disponíveis, informações atualizadas sobre a disponibilidade de postos de amarração e de infraestruturas para combustíveis alternativos e, em especial, das instalações exigidas nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

h) Assegurar que outros sistemas de infraestruturas inteligentes de navegação interior disponham de interfaces normalizadas, em conformidade com os anexos II e III, para efeitos de gestão do tráfego por vias navegáveis interiores.

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

4. As autoridades competentes dos Estados-Membros criarão centros RIS em função das necessidades regionais.

5. Os Estados-Membros criam, regulam, gerem, utilizam e mantêm conjuntamente um Ambiente Europeu de RIS que forneça serviços relacionados com os canais navegáveis, as infraestruturas, o tráfego e os transportes, e forneça os dados necessários. O Ambiente Europeu de RIS deve estar acessível a todos os utilizadores dos RIS e constituir a principal plataforma de intercâmbio de informações relacionadas com os RIS. Deve conter interfaces para as conexões com sistemas de outros modos de transporte e portos de navegação interior. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes responsáveis pela gestão do Ambiente Europeu RIS. O Ambiente Europeu RIS deve admitir contribuições de países terceiros cujas vias navegáveis estejam ligadas à rede europeia de vias navegáveis interiores e que estejam dispostos a cooperar e a fornecer os seus dados de rede, desde que estes sejam de qualidade e formato idênticos aos dos Estados-Membros e respeitem o mesmo nível de cibersegurança e de proteção de dados.

6. A Comissão adota atos de execução que determinem as características operacionais, as funções e os procedimentos do Ambiente Europeu de RIS e identifiquem a sua entidade gestora, com base nos princípios das especificações técnicas dos RIS previstos no anexo II, ponto 6, a fim de assegurar a sua implementação uniforme em toda a União. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

7. Para a utilização dos sistemas de identificação automática (AIS), aplica-se o acordo regional relativo ao serviço de radiocomunicação para vias navegáveis interiores (RAINWAT), celebrado em Bucareste em 12 de abril de 2012, no quadro do Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações (UIT).

8. Os Estados-Membros, se necessário em cooperação com a União, incentivam os mestres, os operadores, os agentes ou proprietários das embarcações que navegam nas suas vias navegáveis interiores, bem como os transportadores ou proprietários das mercadorias transportadas nessas embarcações, a tirarem pleno partido dos serviços disponibilizados nos termos da presente diretiva.

9. A Comissão toma as medidas necessárias para verificar a interoperabilidade, fiabilidade, disponibilidade e segurança dos RIS.

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

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

«*Artigo 5.º*

Especificações técnicas

1. A fim de facilitar a prestação de RIS e garantir a interoperabilidade dos serviços nos termos do artigo 4.º, n.º 2, as especificações técnicas a que se refere o anexo III, em conformidade com os princípios estabelecidos no anexo II, são aplicáveis e abrangem, em especial, os seguintes domínios:

a) Sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS Fluvial);

b) Notificações eletrónicas das embarcações;

c) Avisos à navegação;

d) Sistemas de localização e seguimento de embarcações;

e) Compatibilidade do equipamento necessário para a utilização dos RIS;

f) Gestão do Ambiente europeu de RIS;

g) Interconexão e intercâmbio de informações com as bases de dados da União (ERDMS);

h) Interface normalizada para as plataformas informáticas de outros modos de transporte;

i) Interface normalizada entre o Ambiente europeu de RIS e os sistemas de comunidades portuárias de portos de navegação interior e entre o Ambiente europeu de RIS e os sistemas de infraestruturas inteligentes de navegação interior;

j) Dados relativos à navegação e à planificação de viagens por vias navegáveis interiores.»;

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

«*Artigo 6.º*

Localização por satélite

Para efeitos dos RIS que exijam a determinação da posição exata, recomenda-se a utilização de sistemas de localização e navegação por satélite, como os serviços de navegação fornecidos pelo Galileo, nomeadamente o serviço de alta precisão e o serviço de autenticação de mensagens de navegação em serviço aberto e ainda o Serviço Europeu Complementar Geoestacionário de Navegação (EGNOS) referidos no Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho (*). Para efeitos de aplicações e serviços baseados em dados de observação da Terra, recomenda-se a utilização de dados, informações e serviços Copernicus.

(*) Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de abril de 2021, que cria o Programa Espacial da União e a Agência da União Europeia para o Programa Espacial e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 912/2010, (UE) n.º 1285/2013 e (UE) n.º 377/2014 e a Decisão n.º 541/2014/UE (JO L 170 de 12.5.2021, p. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).»;

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

«*Artigo 8.º*

Autoridades competentes

Os Estados-Membros designam as autoridades competentes responsáveis pela aplicação RIS, pelo intercâmbio internacional de dados, pela gestão do Ambiente Europeu de RIS e pelo tratamento das observações apresentadas pelos utilizadores dos RIS. Comunicam essas autoridades designadas à Comissão até 17 de janeiro de 2029.»;

8) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 8.º-A*

Mecanismo de recolha de observações

1. Cada Estado-Membro assegura que haja um procedimento eficaz, simples e acessível, baseado, sempre que possível, em estruturas existentes, para o tratamento de observações dos utilizadores dos RIS decorrentes da aplicação da presente diretiva.

2. O tratamento das observações dos utilizadores dos RIS é efetuado de forma a evitar conflitos de interesses. O tratamento das observações recebidas deve ser imparcial e transparente e respeitar devidamente o direito à livre condução de atividades comerciais.

3. As observações dos utilizadores dos RIS são apresentadas através do Ambiente Europeu de RIS e transmitidas aos Estados-Membros interessados. Os Estados-Membros asseguram que os utilizadores dos RIS e outras partes interessadas sejam informadas sobre onde e como apresentar observações.

4. Os Estados-Membros asseguram que as observações dos utilizadores dos RIS sejam tratadas em tempo útil e de forma adequada e que as informações sobre o seu seguimento sejam prestadas através do Ambiente Europeu RIS.

5. O Ambiente Europeu de RIS informa anualmente a Comissão da quantidade de observações recebidas e da forma como foram tratadas.»;

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

«*Artigo 9.º*

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

1. Os Estados-Membros tomam as medidas técnicas e organizativas necessárias, em conformidade com o direito da União e nacional aplicável, para proteger as informações dos RIS e os respetivos registos contra ocorrências indesejáveis ou a utilização abusiva, incluindo o acesso indevido, a alteração ou a perda, e para garantir a confidencialidade das informações comerciais e de outras informações sensíveis trocadas nos termos da presente diretiva.

2. Os dados que constituam dados pessoais na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) só podem ser tratados com base na presente diretiva na medida em que esse tratamento seja necessário para a operação das aplicações RIS, com vista a assegurar a existência de RIS harmonizados, interoperáveis e acessíveis nas vias navegáveis interiores da União e a facilitar interfaces normalizadas com os serviços de gestão de tráfego dos outros modos de transporte.

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

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

«*Artigo 10.º*

Poderes delegados

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º-A, a fim de alterar o anexo I, atualizando e revendo para tanto os requisitos mínimos em matéria de dados, tendo em conta a experiência adquirida com a aplicação da presente diretiva e o progresso técnico no desenvolvimento de tecnologias e aplicações RIS.

2. Na falta de especificações técnicas pertinentes e atualizadas, ou quando as especificações técnicas desenvolvidas pelo Comité Europeu para a Elaboração de Normas de Navegação Interior (CESNI) não cumprirem nenhum dos requisitos aplicáveis previstos no anexo II, ou quando eventuais alterações ao processo decisório do CESNI ou a outros elementos da norma comprometam os interesses da União, e quando tal seja devidamente justificado por uma análise adequada, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º-A, a fim de alterar o anexo III com o objetivo de fornecer especificações técnicas adequadas baseadas nos princípios estabelecidos no anexo II.»;

11) O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 1 de janeiro de 2026. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do fim do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do fim de cada prazo.»;

b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 10.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

12) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 11.º*

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Transporte por Navegação Interior. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

13) No artigo 12.º, são suprimidos os n.ºs 2 e 3;

14) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 12.º-A*

Supervisão

A Comissão monitoriza a criação dos RIS na União e apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 3 de janeiro de 2034. O relatório deve incluir uma análise do impacto da presente diretiva no nível de integração do transporte por vias navegáveis interiores na cadeia logística global e analisar o potencial das novas ferramentas digitais para aumentar a eficiência em toda a rede de vias navegáveis interiores da RTE-T.»;

15) O anexo I da Diretiva 2005/44/CE assa a ter a redação constante do anexo I da presente diretiva;

16) O anexo II da Diretiva 2005/44/CE passa a ter a redação constante do anexo II da presente diretiva;

17) O texto constante do anexo III da presente diretiva é aditado como anexo III da Diretiva 2005/44/CE.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros que tenham vias navegáveis interiores e portos de navegação interior abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 2 de janeiro de 2029. Do facto informam imediatamente a Comissão.

2. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros determinam o modo como deve ser feita a referência.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

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

Feito em Estrasburgo, em 26 de novembro de 2025.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*A Presidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANEXO I

«ANEXO I

REQUISITOS MÍNIMOS EM MATÉRIA DE DADOS

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

a) Eixo fluvial, com indicações quilométricas;

b) Restrições aplicáveis às embarcações ou comboios em termos de comprimento, boca, calado e altura acima da linha de água;

c) Horário de funcionamento das estruturas que condicionam o tráfego, em particular eclusas e pontes;

d) Tempos de espera previstos nas pontes, nas eclusas e nos portos de navegação interior, em tempo real quando tal informação esteja disponível;

e) Localização dos portos e dos postos de transbordo;

f) Dados de referência para os fluviómetros com relevância para a navegação;

g) Localização e, sempre que for conhecida, a disponibilidade, no momento, de infraestruturas para combustíveis alternativos, inclusive a alimentação elétrica em terra.

As informações fornecidas devem estar atualizadas e refletir a situação em tempo real, quando tal informação esteja disponível.».

ANEXO II

«ANEXO II

PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS RIS

1. Princípios gerais

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

a) indicação dos requisitos técnicos para a planificação, implementação e operação dos serviços e sistemas conexos;

b) arquitetura e organização dos RIS;

c) recomendações para a participação das embarcações nos RIS, para serviços específicos e para o desenvolvimento gradual dos RIS.

2. Sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior (ECDIS fluvial)

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

a) Compatibilidade com o sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação marítima (ECDIS marítimo), de forma a facilitar o tráfego de embarcações de navegação interior nas zonas de tráfego misto dos estuários e o tráfego fluviomarítimo;

b) Especificação de requisitos mínimos para o equipamento ECDIS fluvial, bem como do conteúdo mínimo das cartas náuticas eletrónicas, tendo em vista a segurança da navegação, nomeadamente:

i) o alto nível de fiabilidade e disponibilidade do equipamento ECDIS fluvial utilizado,

ii) a robustez do equipamento ECDIS fluvial, de modo a resistir às condições ambientais tipicamente prevalecentes a bordo de uma embarcação sem redução da qualidade e da fiabilidade,

iii) a inclusão na carta náutica eletrónica de todos os tipos de objetos geográficos, como por exemplo delimitações do canal navegável, construções ribeirinhas e balizas, necessários para a segurança da navegação,

iv) a monitorização da carta náutica eletrónica por meio de uma imagem radar sobreposta, para utilização com a finalidade de governar a embarcação;

c) Integração na carta náutica eletrónica de informações atualizadas relativas à profundidade do canal navegável e apresentação dessas informações por comparação com o nível da água pré-definido ou real;

d) Integração de informações adicionais, como por exemplo procedentes de outras partes interessadas para além das autoridades competentes, na carta náutica eletrónica e apresentação dessas informações no ECDIS fluvial, sem interferências com a informação necessária à segurança da navegação;

e) Disponibilização das cartas náuticas eletrónicas aos utilizadores dos RIS;

f) Disponibilização dos dados a incorporar nas cartas náuticas eletrónicas a todos os produtores de aplicações, quando necessário mediante um pagamento razoável em função do custo;

g) Integração de informações atualizadas sobre os tempos de espera nas eclusas, nas pontes e nos portos de navegação interior e apresentação dessas informações no ECDIS fluvial, sem interferência com a informação necessária à segurança da navegação.

3. Notificações eletrónicas

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

a) Facilitação das transferências eletrónicas de dados entre as autoridades competentes dos Estados-Membros e entre os operadores da navegação interior e da navegação marítima e, sempre que a navegação interior esteja envolvida, do transporte multimodal;

b) Utilização de uma mensagem normalizada para as notificações relativas aos transportes da embarcação à autoridade, da autoridade à embarcação e de autoridade a autoridade, a fim de assegurar a compatibilidade com a navegação marítima;

c) Utilização dos códigos e das classificações internacionalmente aceites, com eventuais complementos para atender a necessidades adicionais da navegação interior;

d) Utilização de um número único europeu de identificação da embarcação.

4. Avisos à navegação

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

a) Estrutura de dados normalizada, utilizando módulos de texto pré-definidos e em grande medida codificados, a fim de permitir a tradução automática dos dados mais importantes para outras línguas e facilitar a integração dos avisos à navegação nos sistemas de planificação da viagem;

b) Compatibilidade da estrutura de dados normalizada com a estrutura de dados do ECDIS fluvial, para facilitar a integração dos avisos à navegação nesse sistema;

c) Harmonização pelas especificações técnicas aplicáveis à navegação e à planificação da viagem por vias navegáveis interiores, a fim de assegurar a coerência das informações fornecidas.

5. Sistemas de localização e seguimento de embarcações

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

a) Especificação dos requisitos respeitantes aos sistemas e das mensagens normalizadas, bem como de procedimentos para possibilitar a sua transmissão automática;

b) Diferenciação entre sistemas que cumpram os requisitos aplicáveis às informações de tráfego táticas e sistemas que cumpram os requisitos aplicáveis às informações de tráfego estratégicas, no que se refere quer à precisão da localização quer à taxa de atualização requerida;

c) Descrição dos sistemas técnicos pertinentes para a localização e seguimento de embarcações, nomeadamente o AIS fluvial (sistema de identificação automática para a navegação interior);

d) Compatibilidade com os formatos de dados do AIS marítimo.

6. Princípios operacionais do Ambiente Europeu de RIS

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

a) Funcionamento como uma plataforma digital única para a navegação interior;

b) Ponto de acesso único harmonizado para informações atualizadas e, se possível, em tempo real, sobre as condições nos canais navegáveis, para uma navegação, uma planificação da viagem e operações portuárias em condições de segurança e sustentabilidade em toda a RTE-T;

c) Disponibilização de cadeias de transporte multimodais, assegurando simultaneamente um nível adequado de proteção dos dados;

d) Elevado nível de precisão de dados para o intercâmbio de dados sem descontinuidades entre utilizadores de RIS pertinentes em toda a RTE-T (dentro e fora da União);

e) Interface intuitiva com funcionalidades operacionais úteis e práticas, como a capacidade de guardar e armazenar perfis;

f) Ponto único de notificação harmonizado, em conformidade com o princípio da "declaração única", também para as viagens internacionais;

g) Conexão com outros sistemas que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação e localização para gerir efetivamente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego na RTE-T e para prestar serviços de valor acrescentado aos cidadãos e aos operadores, incluindo sistemas para uma utilização da RTE-T que seja segura, respeitadora do ambiente e eficiente em termos de capacidade;

h) Recolha e notificação de dados de utilização anonimizados e agregados que possam ser utilizados para a supervisão da implementação dos RIS, incluindo, pelo menos, o número de utilizadores dos RIS, a disponibilidade dos dados no Ambiente Europeu de RIS, a conexão e o número de intercâmbios com outros sistemas ou plataformas digitais;

i) Garantia da cibersegurança.

7. Disponibilização de dados para outros sistemas ou plataformas digitais

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

a) Tirar partido das funcionalidades fornecidas pelo Ambiente Europeu de RIS;

b) Facilitar o intercâmbio eletrónico de dados entre as tecnologias RIS e as bases de dados e os sistemas utilizados por outros modos de transporte, através de conexões de dados e de interfaces adequadas;

c) Especificar os requisitos respeitantes a outros sistemas ou plataformas digitais, bem como os procedimentos para o intercâmbio automatizado de dados;

d) Trocar informações em tempo real, em especial no que se refere aos dados que exigem transmissão imediata;

e) Assegurar o intercâmbio seguro de informações em conformidade com um sistema de controlo do acesso global e baseado em direitos;

f) Prever um quadro de intercâmbio de sistemas que permita desenvolvimentos futuros e conexões com outros sistemas, conforme necessário, incluindo intercâmbios com o futuro Espaço Comum Europeu de Dados sobre a Mobilidade e qualquer outro sistema concebido para promover inovações nos transportes multimodais.

8. Dados relativos à navegação e à planificação da viagem por vias navegáveis interiores

As especificações técnicas a determinar de acordo com o artigo 5.º para os dados em matéria de navegação e de planificação da viagem por vias navegáveis interiores devem obedecer aos seguintes princípios:

a) Fornecer informações atualizadas a intervalos regulares e, pelo menos, sempre que ocorram alterações significativas da situação nos canais navegáveis suscetíveis de afetar a navegação;

b) Abranger, no mínimo, as seguintes informações:

i) tempos de espera previstos nas eclusas, pontes (móveis), portos de navegação interior,

ii) dados sobre a rede europeia de vias navegáveis necessários para a navegação e a planificação da viagem por vias navegáveis interiores e que abranjam, pelo menos, os requisitos mínimos previstos no anexo I em matéria de dados,

iii) nível da água, profundidade mínima medida, altura livre, estado das barragens em caso de bloqueio da navegação, regime, linha de água prevista, profundidade mínima prevista,

iv) situação do gelo e navegabilidade conexa ou outros avisos meteorológicos extremos,

v) horário de funcionamento das eclusas, pontes (móveis), portos de navegação interior;

c) Disponibilizar informação através do ECDIS fluvial, dos avisos à navegação e do Ambiente Europeu de RIS, conforme adequado.».

ANEXO III

«ANEXO III

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS AOS RIS

As especificações técnicas aplicáveis aos RIS são as previstas na mais recente edição da norma europeia para os serviços de informação fluvial (ES-RIS) adotada pelo CESNI.».