2025/2482

12.12.2025

DIRECTIVA (UE) 2025/2482 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 26 noiembrie 2025

de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) stabilește un cadru pentru desfășurarea și utilizarea serviciilor de informații fluviale (RIS) armonizate în Uniune. Desfășurarea RIS pe căile navigabile interioare vine în sprijinul siguranței și eficienței transportului pe căile navigabile interioare și, în ultimă instanță, al durabilității și atractivității sectorului respectiv, prin sporirea eficienței operațiunilor de transport pe căile navigabile interioare.

(2) De la intrarea în vigoare a Directivei 2005/44/CE, sectorul căilor navigabile interioare a beneficiat de furnizarea de RIS armonizate. Cu toate acestea, nivelul de armonizare între statele membre variază, iar procesul de introducere a specificațiilor necesare s-a dovedit a fi îndelungat. În plus, Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019, intitulată „Pactul verde european”, reclamă dezvoltarea în continuare a unei mobilități multimodale automatizate și conectate. În consecință, RIS ar trebui să fie adaptate pentru a soluționa aceste noi provocări. De asemenea, Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” propune revizuirea Directivei 2005/44/CE drept una dintre măsurile prin care se poate realiza obiectivul de a promova crearea unui sistem de transport cu adevărat inteligent, alocarea eficientă a capacităților și managementul traficului. Comunicarea Comisiei din 24 iunie 2021 a stabilit un plan de acțiune intitulat „NAIADES III: Promovarea unui transport european pe căile navigabile interioare adaptat exigențelor viitorului”, care declară că, pentru a sprijini obiectivul ca, până în 2030, căile navigabile interioare să facă parte dintr-un sistem RIS armonizat și nefragmentat, revizuirile cadrului juridic privind RIS ar urmări să contribuie la eliminarea lacunelor existente în materie de armonizare și interoperabilitate cu alte moduri de transport și la îmbunătățirea disponibilității, reutilizării și interoperabilității datelor în sistemele digitale, în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 19 februarie 2020 intitulată „O strategie europeană privind datele”. La adaptarea RIS să se țină seama de aceste schimbări și evoluții, precum și de experiența dobândită în punerea în aplicare a Directivei 2005/44/CE.

([1]) JO C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Poziția Parlamentului European din 7 octombrie 2025 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 27 octombrie 2025.
([3]) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) În interesul adoptării unei abordări coerente a interoperabilității în sectorul serviciilor publice, la desfășurarea platformei electronice cu punct unic de acces pentru RIS (denumită în continuare „mediul european al RIS") și a altor soluții care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2005/44/CE, ar trebui să fie respectate principiile prevăzute în Cadrul european de interoperabilitate (*European Interoperability Framework* – EIF) prevăzut în Comunicarea Comisiei din 23 martie 2017 intitulată „Cadrul european de interoperabilitate – Strategie de implementare", în temeiul articolului 6 din Regulamentul (UE) 2024/903 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]).

(4) Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) stabilește cerințele pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) în vederea bunei funcționări a pieței interne și vizează să asigure faptul că aceleași servicii de înaltă calitate sunt disponibile și compatibile cu sistemele altor moduri de transport de-a lungul rețelei respective.

(5) Având în vedere că majoritatea voiajelor efectuate de navele de navigație interioară sunt de natură internațională, RIS ar trebui să se concentreze pe acele căi navigabile interioare ale statelor membre care fac parte din TEN-T și sunt conectate direct la căile navigabile interioare ale unui alt stat membru ce fac și ele parte din TEN-T și care au, prin urmare, o importanță deosebită pentru Uniune. Statele membre ar trebui să poată continua să extindă, în mod voluntar, cerințele RIS la alte părți ale rețelei lor de căi navigabile interioare decât cele care fac parte din TEN-T, pentru a ține seama de particularitățile naționale. Într-un context transfrontalier, ar trebui, de asemenea, ca unul dintre statele membre în cauză să poată furniza RIS. Autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să coopereze în vederea furnizării de RIS pe căile navigabile interioare transfrontaliere.

(6) Având în vedere războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, cooperarea dintre Uniune și Rusia în domeniul RIS nu este nici adecvată, nici în interesul Uniunii. În consecință, cooperarea transfrontalieră în domeniul RIS cu Rusia nu mai este o prioritate pe teritoriul statelor membre.

(7) Experiența dobândită în urma aplicării Directivei 2005/44/CE a arătat că este important să fie consolidate specificațiile tehnice privind punerea la dispoziție de date pentru navigație și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare în vederea îmbunătățirii calității și actualității informațiilor puse la dispoziția utilizatorilor RIS. Sistemul european de gestionare a datelor de referință (ERDMS) înmagazinează date de referință și liste de coduri necesare pentru buna funcționare a RIS și este creat și operat în prezent de Comisie. În viitor, funcționarea ERDMS ar putea să fie transferată unui terț.

(8) Se preconizează că disponibilitatea pentru utilizatorii RIS, în timpul navigației, a unor informații actualizate și exacte cu privire la starea căii navigabile și a punctelor specifice, cum ar fi podurile, ecluzele și porturile interioare, va îmbunătăți eficiența globală a sectorului căilor navigabile interioare. Prin urmare, RIS ar trebui să includă schimburi actualizate de date cu gestionarea semi și complet automatizată a sistemelor de infrastructură ale ecluzelor și podurilor mobile, precum și cu sistemele portuare comunitare ale porturilor interioare.

([4]) Regulamentul (UE) 2024/903 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 martie 2024 de stabilire a unor măsuri pentru un nivel ridicat de interoperabilitate a sectorului public în întreaga Uniune (Regulamentul privind Europa interoperabilă) (JO L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Pentru ca RIS să permită interconectarea cu lanțul logistic, este important ca informațiile să fie partajate nu numai între utilizatorii transportului pe căile navigabile interioare, de exemplu prin intermediul sistemelor comunităților portuare ale porturilor interioare și al sistemelor de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare, ci și cu sistemele și aplicațiile altor moduri de transport. Ghișeele unice naționale în domeniul maritim (*maritime national single windows* – MNSW) din cadrul mediului aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (*European Maritime Single Window environment* – EMSWe) stabilit prin Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]), ar trebui să permită armonizarea rapoartelor transmise de nave în cadrul transportului maritim în întreaga Uniune. Schimbul de informații referitoare la trafic, cum ar fi orele de sosire și de plecare, ar asigura interoperabilitatea, multimodalitatea și integrarea fără probleme a transportului pe căile navigabile interioare (TCNI) cu întregul lanț logistic. Informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI) în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]), ar trebui să stea la baza schimbului de informații între utilizatorii RIS privind transporturile de mărfuri și deșeuri periculoase, atunci când se impune acest schimb. Atunci când este necesar, RIS ar trebui să permită stabilirea de legături cu sistemele și platformele digitale ale altor moduri de transport și să pună informațiile la dispoziția acestora.

(10) Schimbul de informații între navele de navigație interioară și porturile interioare, de exemplu în ceea ce privește disponibilitatea instalațiilor portuare, orele de funcționare sau informațiile privind navele și încărcăturile, nu este întotdeauna optim, ceea ce are impact asupra eficienței operațiunilor de transport pe căile navigabile interioare. Informațiile privind disponibilitatea infrastructurii pentru combustibilii alternativi în porturile interioare sunt deosebit de importante pentru promovarea performanței de mediu a sectorului. Pentru a simplifica și raționaliza schimbul de astfel de informații și pentru a îmbunătăți eficiența globală a sectorului, este important să fie stabilite interfețe standardizate, care să devină parte a RIS, și să fie elaborate specificațiile tehnice necesare.

(11) Utilizarea mediului european al RIS ar trebui să raționalizeze furnizarea de RIS, să îmbunătățească eficiența operațiunilor de transport pe căile navigabile interioare și să reducă sarcina care revine furnizorilor și utilizatorilor de RIS. Mediul european al RIS ar trebui să sprijine serviciile relevante, să constituie un punct central pentru schimbul de informații RIS în sectorul transportului pe căile navigabile interioare, precum și cu alte moduri de transport și, prin urmare, să devină principala coloană vertebrală digitală pentru furnizarea de RIS în Uniune. Statele membre ar trebui să desemneze una sau mai multe autorități competente responsabile cu exploatarea mediului european al RIS. Autoritățile competente respective reprezintă operatori, în sensul definiției din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]), în scopul operării mediului european al RIS.

(12) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru implementarea mediului european al RIS, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili cadrul pentru elaborarea și funcționarea mediului european al RIS. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([9]).

(13) Comisia nu ar trebui să adopte acte de punere în aplicare în temeiul prezentei directive atunci când comitetul menționat în prezenta directivă nu emite niciun aviz, de exemplu în cazul în care nu există o majoritate calificată în sprijinul unui aviz, fie acesta pozitiv sau negativ, și nici atunci când proiectul de act de punere în aplicare nu este prezentat comitetului de apel sau în care comitetul de apel emite un aviz negativ. În conformitate cu principiul cooperării loiale, statele membre și Comisia ar trebui să colaboreze pentru a stabili rapid caracteristicile operaționale, rolurile și procedurile necesare pentru mediul european al RIS.

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

([7]) Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) Cooperarea cu țările terțe, în special cu țările învecinate, este relevantă pentru a asigura conectarea și interoperabilitatea dintre mediul european al RIS și RIS naționale ale respectivelor țări terțe.

(15) Mediul european al RIS ar trebui să ofere utilizatorilor RIS posibilitatea de a transmite feedback cu privire la aplicarea prezentei directive și să garanteze că acest feedback este transmis statului membru în cauză. Statele membre ar trebui să instituie o procedură simplă și accesibilă pentru tratarea acestui feedback într-un mod transparent și imparțial. Autoritățile statelor membre ar trebui să coopereze atunci când tratează feedbackul care implică elemente transfrontaliere, cum ar fi standardele incompatibile în raportarea informațiilor privind navele, întrucât 75 % din operațiunile de transport pe căi navigabile interioare includ voiaje internaționale. Analiza obiectului feedbackului primit, alături de frecvența acestuia, permit identificarea gradului de respectare a prezentei directive, sprijinind astfel monitorizarea punerii în aplicare prin identificarea domeniilor în care punerea în aplicare poate fi îmbunătățită. Prin urmare, este important ca aceste informații să fie colectate și comunicate anual Comisiei.

(16) Elaborarea specificațiilor tehnice ar trebui să respecte un set de principii, în special principiile incluse în anexa II la prezenta directivă, pentru a asigura punerea în aplicare corespunzătoare și armonizată a Directivei 2005/44/CE. Principiile respective ar trebui să evidențieze principalele elemente pe care ar trebui să le includă fiecare componentă a RIS.

(17) Cerințele și specificațiile tehnice pentru RIS ar trebui să asigure în special că: datele RIS care constituie date cu caracter personal în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 pot fi prelucrate exclusiv în conformitate cu un sistem cuprinzător de control al accesului bazat pe drepturi, care asigură funcționalități atribuite; toate autoritățile competente pot avea acces imediat la datele respective în conformitate cu competențele lor de reglementare; sunt puse în aplicare măsuri tehnice și organizatorice adecvate pentru a se asigura faptul că prelucrarea prin mijloace electronice a datelor cu caracter personal poate fi efectuată în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679 și (UE) 2018/1725 ([10]) ale Parlamentului European și ale Consiliului, inclusiv în scopul protecției împotriva încălcării securității datelor cu caracter personal, și că prelucrarea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial poate fi efectuată într-un mod care respectă confidențialitatea informațiilor respective.

(18) Pentru a asigura navigația sigură și optimă a navelor pe căile navigabile interioare, statele membre ar trebui să fie la curent cu localizarea tuturor navelor de navigație interioară, inclusiv prin utilizarea datelor din sistemele de identificare automată (*automatic identification systems* – AIS). Statele membre ar trebui, de asemenea, să facă schimb de informații în legătură cu RIS pentru a spori eficiența RIS și pentru a reduce cerințele de raportare. Atunci când transmiterea și schimbul de informații în legătură cu RIS în scopurile menționate implică prelucrarea datelor cu caracter personal, cum ar fi prelucrarea numelor sau prelucrarea datelor de localizare atunci când această prelucrare permite identificarea, în mod direct sau indirect, a unei persoane, statele membre ar trebui să asigure legalitatea prelucrării respectivelor date cu caracter personal în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([11]), după caz.

(19) Pentru a se asigura faptul că utilizatorilor RIS li se pun la dispoziție informațiile necesare privind navigația și planificarea voiajelor pe căile de navigație interioare și ținând seama de progresele științifice și tehnice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea cerințelor minime în materie de date prevăzute în anexa I la Directiva 2005/44/CE. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([12]). În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

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

([11]) Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

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

(20) În cazul în care acest lucru este justificat în mod corespunzător printr-o analiză adecvată și în absența unor standarde internaționale pertinente și actualizate care să garanteze siguranța navigației sau în cazul în care modificările aduse procesului decizional al Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) sau rezultatul acestuia ar compromite interesele Uniunii, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei III la Directiva 2005/44/CE pentru a furniza specificații tehnice adecvate pentru RIS, în concordanță cu principiile prevăzute în anexa II la Directiva 2005/44/CE, cu scopul de a proteja interesele Uniunii.

(21) Din experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei 2005/44/CE reiese că perioada îndelungată de introducere și actualizare a specificațiilor tehnice prevăzută în respectivul act legislativ a afectat performanța sectorului. Prin urmare, este important să se modifice procesul de introducere a specificațiilor tehnice.

(22) Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului ([13]) a introdus un proces bazat pe specificațiile tehnice elaborate de CESNI. CESNI, care acționează sub auspiciile Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin (CCNR) și la care pot participa experți din toate statele membre, este responsabil cu elaborarea standardelor tehnice în domeniul transportului pe căile navigabile interioare. Experiența a demonstrat că CESNI a elaborat și actualizat în mod organizat și în timp util cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară. Ținând seama de expertiza CESNI și de experiența dobândită în urma punerii în aplicare a Directivei (UE) 2016/1629, ar trebui să se aplice o abordare similară și în ceea ce privește Directiva 2005/44/CE.

(23) Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță și eficiență în navigația interioară, pentru a asigura furnizarea RIS și pentru a ține seama de progresul științific și tehnic și de alte evoluții din acest sector, trimiterea la specificațiile tehnice aplicabile RIS, și anume standardul european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS), ar trebui să facă parte integrantă din Directiva 2005/44/CE.

(24) Comitetul privind brevetele conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare menționat la articolul 11 din Directiva 2005/44/CE a fost desființat. În locul său, Comitetul pentru transportul pe căi navigabile interioare, care are expertiză în ceea ce privește standardele și specificațiile tehnice din sectorul căilor navigabile interioare, ar trebui să asiste Comisia în ceea ce privește RIS în calitate de comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. În plus, prezenta directivă introduce modificări la articolele 5 și 12 din Directiva 2005/44/CE, în legătură cu procedura comitetului. Prin urmare, articolul 11 din Directiva 2005/44/CE ar trebui să fie modificat pentru a reflecta modificările respective.

(25) În scopul unei mai bune reglementări și al simplificării, ar trebui să fie posibil ca Directiva 2005/44/CE să facă trimitere la standarde internaționale fără a le dubla în cadrul juridic al Uniunii.

(26) RIS au fost stabilite în Uniune în 2005, iar de atunci statele membre au acumulat o experiență considerabilă în elaborarea și punerea lor în aplicare. În plus, specificațiile tehnice necesare pentru funcționarea RIS sunt incluse în anexa III la Directiva 2005/44/CE. În acest sens, articolul 12 alineatul (2) din Directiva 2005/44/CE ar trebui să fie eliminat. De asemenea, prin modificarea domeniului de aplicare al Directivei 2005/44/CE pentru a se concentra pe TEN-T, cerința de a pune în aplicare RIS se aplică celor mai importante căi navigabile interioare, ducând la crearea unei rețele de transport fiabile. Prin urmare, articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2005/44/CE ar trebui să fie eliminat.

(27) În conformitate cu principiul proporționalității, este necesar și adecvat, în vederea realizării obiectivului de bază de stabilire a unui cadru pentru furnizarea de RIS în Uniune, să se stabilească norme privind stabilirea, funcționarea și specificațiile tehnice ale acestora. În conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor urmărite.

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

(28) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la 20 martie 2024.

(29) Prin urmare, Directiva 2005/44/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2005/44/CE

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 1*

Obiect

(1) Prezenta directivă stabilește un cadru pentru desfășurarea și utilizarea serviciilor de informații fluviale (RIS) armonizate în cadrul Uniunii pentru a sprijini transportul pe căile navigabile interioare în vederea sporirii siguranței, eficienței și durabilității acestuia, precum și pentru a facilita interfețele cu alte moduri de transport.

(2) Prezenta directivă stabilește un cadru pentru stabilirea și dezvoltarea în continuare a cerințelor, specificațiilor și condițiilor tehnice pentru a asigura existența unor RIS armonizate, interoperabile și accesibile pe căile navigabile interioare în Uniune și pentru a facilita continuitatea cu serviciile de gestionare a traficului altor moduri de transport prin utilizarea interfețelor standardizate."

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

„(1) Prezenta directivă se aplică punerii în aplicare și operării de RIS pe toate căile navigabile interioare și în toate porturile interioare ale statelor membre care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt indicate și enumerate în anexele I și II la Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului (*), și care sunt conectate direct la căile navigabile interioare și porturile interioare ale unui alt stat membru care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt indicate și enumerate în anexele respective.

(*) Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj)."

3. La articolul 3, se adaugă următoarele litere:

„(i) «rețea transeuropeană de transport» sau «TEN-T» înseamnă căile navigabile interioare, astfel cum sunt indicate în hărțile prevăzute în anexa I la Regulamentul (UE) 2024/1679;

(j) «sistem european de gestionare a datelor de referință» sau «ERDMS» înseamnă o arhivă (bibliotecă) cu punct unic de acces care înmagazinează date de referință și liste de coduri utilizate de aplicațiile informatice în transportul pe căile navigabile interioare, operată sub autoritatea Comisiei; acesta nu include datele de rețea puse la dispoziție de statul membru în conformitate cu anexele I și III;

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

(l) «sistem inteligent de infrastructuri pentru căile navigabile interioare» înseamnă o platformă electronică ce sprijină gestionarea semiautomatizată și complet automatizată a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare în ecluze și poduri mobile în TEN-T și care este operată de autoritățile publice de gestionare a căilor navigabile interioare;

(m) «mediul european al RIS» înseamnă o platformă electronică cu punct unic de acces bazată pe informații RIS naționale care oferă servicii tehnice și operaționale destinate utilizatorilor de RIS și care conține linkuri către raportarea electronică în conformitate cu principiul «doar o singură dată»;

(n) «port interior» înseamnă un port pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) 2024/1679."

4. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 4*

Stabilirea RIS

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a pune în aplicare RIS pe căile navigabile interioare și în porturile interioare care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive.

(2) Statele membre elaborează RIS într-un mod care să asigure eficiența, extensibilitatea și interoperabilitatea aplicației RIS, astfel încât aceasta să interacționeze cu alte aplicații RIS și cu sisteme destinate altor moduri de transport, oferind totodată interfețe pentru sistemele de gestionare a transporturilor și activitățile comerciale.

(3) Pentru stabilirea RIS, statele membre:

(a) se asigură că utilizatorilor de RIS le sunt puse la dispoziție toate datele relevante pentru navigație și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare; respectivele date de rețea, astfel cum sunt prevăzute în anexa I, sunt actualizate și puse la dispoziție cel puțin într-un format electronic comun accesibil în conformitate cu anexa III;

(b) se asigură că utilizatorii de RIS dispun, pe lângă datele menționate la litera (a), de hărți electronice de navigație adaptate navigației pentru toate căile lor navigabile interioare și porturile lor interioare din TEN-T;

(c) permit autorităților competente, în măsura în care reglementările naționale sau internaționale prevăd raportări din partea navelor, să primească de la nave rapoarte electronice cuprinzând toate datele solicitate navelor; în cazul transportului transfrontalier, respectivele date sunt puse integral la dispoziția autorităților competente ale statului membru învecinat înainte de sosirea navelor la frontieră;

(d) se asigură că notificările transmise către comandanții navelor, inclusiv cele privind nivelul apei sau pescajul maxim permis și rapoartele privind gheața de pe căile lor navigabile interioare sunt furnizate ca mesaje standardizate, codificate și care pot fi descărcate electronic; mesajul standardizat conține cel puțin informațiile necesare pentru navigația în siguranță, iar notificările către comandanții navelor sunt actualizate și furnizate cel puțin într-un format electronic comun accesibil în conformitate cu anexa III;

(e) se asigură că datele de rețea din mediul european al RIS sunt actualizate prin punerea la dispoziție fără întârziere a tuturor datelor de rețea necesare în conformitate cu anexele I și III;

(f) se asigură că, atunci când sunt disponibile, sunt puse la dispoziție cel puțin informațiile legate de trafic prin intermediul interfețelor care respectă specificațiile tehnice stabilite în conformitate cu punctul 7 din anexa II, acolo unde este cazul, pentru mediile electronice de schimb de informații stabilite de dreptul Uniunii și utilizate în alte moduri de transport;

(g) se asigură că sunt puse la dispoziție interfețe standardizate în conformitate cu anexele II și III la prezenta directivă pentru sistemele comunităților portuare ale porturilor interioare, inclusiv, atunci când sunt disponibile, informații actualizate privind disponibilitatea danelor și a infrastructurii pentru combustibili alternativi și, în special, a instalațiilor necesare în temeiul articolului 10 din Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului (*);

(h) se asigură că interfețele standardizate în conformitate cu anexele II și III sunt puse la dispoziția altor sisteme de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare în scopul gestionării traficului pe căile navigabile interioare.

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

(4) Autoritățile competente ale statului membru înființează centre RIS în conformitate cu necesitățile regionale.

(5) Statele membre, în comun, creează, reglementează, exploatează, utilizează și întrețin un mediu european al RIS care oferă servicii privind căile navigabile, infrastructura, traficul și transportul și pune la dispoziție datele necesare. Mediul european al RIS este accesibil tuturor utilizatorilor RIS și reprezintă principala platformă pentru schimbul de informații în legătură cu RIS. Acesta conține interfețe pentru conexiunile cu sistemele altor moduri de transport și ale porturilor interioare. Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile cu exploatarea mediului european al RIS. Mediul european al RIS permite contribuții din partea țărilor terțe ale căror căi navigabile sunt conectate la rețeaua europeană de căi navigabile interioare și care sunt dispuse să coopereze și să pună la dispoziție datele lor de rețea, cu condiția ca datele să aibă aceeași calitate și același format cu cele ale statelor membre și să se respecte același nivel de securitate cibernetică și de protecție a datelor.

(6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc caracteristicile, rolurile și procedurile operaționale pentru mediul european al RIS și care identifică entitatea care îl exploatează, pe baza principiilor specificațiilor tehnice RIS prevăzute la punctul 6 din anexa II pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a acestora în întreaga Uniune. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).

(7) Pentru utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS), se aplică Acordul regional privind serviciile de radiocomunicații pe căile navigabile interioare (RAINWAT), încheiat la București la 12 aprilie 2012, în cadrul Reglementărilor radio ale Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (UIT).

(8) Statele membre, în cooperare cu Uniunea, după caz, încurajează comandanții navelor, operatorii, agenții sau armatorii navelor care navighează pe căile lor navigabile interioare și expeditorii sau proprietarii mărfurilor transportate la bordul acestor nave să profite pe deplin de serviciile furnizate în conformitate cu prezenta directivă.

(9) Comisia ia măsuri adecvate pentru a verifica interoperabilitatea, fiabilitatea, disponibilitatea și siguranța RIS.

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

5. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 5*

Specificații tehnice

(1) Pentru a sprijini RIS și a asigura interoperabilitatea serviciilor în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), se aplică specificațiile tehnice menționate în anexa III în concordanță cu principiile stabilite în anexa II, iar acestea vizează în special următoarele domenii:

(a) sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația pe căile navigabile interioare (ECDIS interior);

(b) rapoartele electronice transmise de nave;

(c) notificările transmise comandanților de nave;

(d) sistemele de reperare și de urmărire a navelor;

(e) compatibilitatea echipamentelor necesare pentru utilizarea RIS;

(f) exploatarea mediului european al RIS;

(g) interconectarea și schimbul de informații cu bazele de date ale Uniunii (ERDMS);

(h) interfața standardizată pentru platformele informatice ale altor moduri de transport;

(i) interfața standardizată dintre mediul european al RIS și sistemele comunităților portuare ale porturilor interioare și dintre mediul european al RIS și sistemele de infrastructuri inteligente pentru căile navigabile interioare;

(j) datele pentru navigație și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare."

6. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 6*

Determinarea poziției prin satelit

În scopul desfășurării RIS, care necesită determinarea exactă a poziției, se recomandă utilizarea sistemelor de determinare a poziției și de navigație prin satelit, cum ar fi serviciile de navigație furnizate de Galileo, inclusiv Serviciul de mare precizie și Autentificarea mesajelor de navigație de la serviciul deschis și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) menționat în Regulamentul (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului (*). În scopul desfășurării aplicațiilor și serviciilor care se bazează pe date de observare a Pământului, se recomandă utilizarea datelor, a informațiilor și a serviciilor Copernicus.

(*) Regulamentul (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a Programului spațial al Uniunii și a Agenției Uniunii Europene pentru Programul spațial și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 912/2010, (UE) nr. 1285/2013 și (UE) nr. 377/2014 și a Deciziei nr. 541/2014/UE (JO L 170, 12.5.2021, p. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj)."

7. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 8*

Autorități competente

Statele membre desemnează autorități competente responsabile pentru aplicația RIS, pentru schimbul internațional de date, pentru exploatarea mediului european al RIS și pentru tratarea feedbackului transmis de utilizatorii RIS. Statele membre notifică autoritățile desemnate Comisiei până la 17 ianuarie 2029."

8. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 8a*

Mecanismul de feedback

(1) Fiecare stat membru se asigură că există o procedură eficace, simplă și accesibilă, bazată, în măsura posibilului, pe structurile existente, pentru tratarea feedbackului din partea utilizatorilor de RIS generat în urma aplicării prezentei directive.

(2) Tratarea feedbackului din partea utilizatorilor de RIS se efectuează astfel încât să se evite conflictele de interese. Tratarea feedbackului este imparțială și transparentă și respectă în mod corespunzător dreptul de desfășurare liberă a activității.

(3) Feedbackul din partea utilizatorilor de RIS se transmite prin intermediul mediului european al RIS și se înaintează statelor membre relevante. Statele membre se asigură că utilizatorii de RIS și alte părți interesate relevante primesc informații despre unde și cum pot transmite feedbackul.

(4) Statele membre se asigură că feedbackul din partea utilizatorilor de RIS este tratat în timp util și în mod adecvat și că informațiile privind acțiunile ulterioare acestuia sunt puse la dispoziție prin intermediul mediului european al RIS.

(5) Mediul european al RIS informează anual Comisia cu privire la volumul de feedback primit și la modul în care a fost tratat feedbackul."

9. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 9*

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

(1) Statele membre iau măsurile tehnice și organizatorice necesare, în conformitate cu dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, pentru a proteja informațiile și evidențele RIS împotriva evenimentelor nedorite sau a utilizării abuzive, inclusiv a accesului necorespunzător, a modificării sau a pierderii, și pentru a asigura confidențialitatea informațiilor comerciale și a altor informații sensibile partajate în temeiul prezentei directive.

(2) Datele care constituie date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (*), pot fi prelucrate în temeiul prezentei directive numai în măsura în care o astfel de prelucrare este necesară pentru exploatarea aplicațiilor RIS, cu scopul de a asigura RIS armonizate, interoperabile și accesibile pe căile navigabile interioare din cadrul Uniunii și de a facilita interfețe standardizate cu serviciile de gestionare a traficului ale altor moduri de transport.

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

10. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 10*

Competențe delegate

(1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a modifica anexa I, prin actualizarea și revizuirea cerințelor minime în materie de date, ținând seama de experiența dobândită în urma aplicării prezentei directive și de progresele tehnice înregistrate în dezvoltarea tehnologiilor și aplicațiilor RIS.

(2) În absența unor specificații tehnice pertinente și actualizate sau atunci când specificațiile tehnice elaborate de Comitetul european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) nu respectă niciuna dintre cerințele aplicabile prevăzute în anexa II sau în cazul în care modificările procesului decizional al CESNI sau ale altor elemente ale standardului ar compromite interesele Uniunii și dacă acest lucru este justificat în mod corespunzător printr-o analiză adecvată, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a modifica anexa III în vederea furnizării de specificații tehnice adecvate pe baza principiilor stabilite în anexa II."

11. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 ianuarie 2026. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.";

(b) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului."

12. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 11*

Procedura comitetului

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

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

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

13. La articolul 12, alineatele (2) și (3) se elimină.

14. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 12a*

Monitorizare

Comisia monitorizează stabilirea RIS în cadrul Uniunii și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului până la 3 ianuarie 2034. Raportul include o analiză a impactului prezentei directive asupra nivelului de integrare a transportului pe căile navigabile interioare în întregul lanț logistic și examinează potențialul noilor instrumente digitale de a spori eficiența pe tot cuprinsul rețelei TEN-T de căi navigabile interioare."

15. Anexa I la Directiva 2005/44/CE se înlocuiește cu textul din anexa I la prezenta directivă.

16. Anexa II la Directiva 2005/44/CE se înlocuiește cu textul din anexa II la prezenta directivă.

17. Textul anexei III la prezenta directivă se adaugă ca anexa III la Directiva 2005/44/CE.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre care au căi navigabile interioare și porturi interioare care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentei directive asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până 2 ianuarie 2029. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(2) Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

(3) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

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

Adoptată la Strasbourg, 26 noiembrie 2025.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANEXA I

„ANEXA I

CERINȚE MINIME ÎN MATERIE DE DATE

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

(a) axa căii navigabile cu indicarea kilometrilor;

(b) restricțiile aplicabile navelor sau convoaielor cu privire la lungime, lățime, pescaj și înălțime deasupra liniei de plutire;

(c) orarul de funcționare al structurilor restrictive, în special al ecluzelor și podurilor;

(d) timpii de așteptare prevăzuți la poduri, ecluze și porturi interioare, în timp real atunci când sunt disponibili;

(e) amplasarea porturilor și a siturilor de transbordare;

(f) datele de referință privind indicatoarele nivelului apei relevante pentru navigație;

(g) amplasarea și, atunci când există astfel de date, disponibilitatea la momentul respectiv a infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv alimentarea cu energie electrică de la mal.

Informațiile puse la dispoziție trebuie să fie actualizate și, atunci când sunt disponibile, să reflecte situația în timp real.”

ANEXA II

„ANEXA II

PRINCIPII PENTRU SPECIFICAȚIILE TEHNICE RIS

1. Principii generale

Specificațiile tehnice RIS trebuie să respecte următoarele principii generale:

(a) indicarea cerințelor tehnice pentru planificarea, punerea în aplicare și utilizarea în exploatare a serviciilor și a sistemelor aferente;

(b) arhitectura și organizarea RIS;

(c) recomandări pentru nave în vederea participării la RIS, pentru serviciile individuale și pentru dezvoltarea etapizată a RIS.

2. Sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația pe căile navigabile interioare (ECDIS interior)

Specificațiile tehnice care urmează să fie stabilite în conformitate cu articolul 5 pentru un sistem de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația pe căile navigabile interioare (ECDIS interior) trebuie să respecte următoarele principii:

(a) compatibilitatea cu sistemul maritim de afișare a hărților electronice și de informații (ECDIS maritim) pentru facilitarea traficului navelor de navigație interioară în zonele de trafic mixt ale estuarelor, precum și în zonele de trafic fluvial-maritim;

(b) precizarea cerințelor minime pentru echipamentul ECDIS interior, precum și conținutul minim al hărților electronice de navigație, în vederea asigurării securității navigației, în special:

(i) un nivel ridicat de fiabilitate și disponibilitate a echipamentului ECDIS interior utilizat;

(ii) soliditatea echipamentului ECDIS interior care să-i permită să suporte condițiile ambientale prezente în general la bordul unei nave, fără a i se diminua calitatea sau fiabilitatea;

(iii) includerea în harta electronică de navigație a tuturor tipurilor de obiecte topografice, de exemplu limitele căii navigabile, construcțiile de pe țărm și farurile, care sunt necesare pentru siguranța navigației;

(iv) monitorizarea hărții electronice cu ajutorul unei imagini radar suprapuse în scopul pilotării navei;

(c) integrarea informațiilor actualizate privind adâncimea căii navigabile în harta electronică de navigație și afișarea unor astfel de informații în raport cu un nivel al apei predeterminat sau a nivelului efectiv;

(d) integrarea unor informații suplimentare, de exemplu cele provenind de la alte părți decât autoritățile competente, în harta electronică de navigație și afișarea unor astfel de informații în ECDIS interior fără afectarea informațiilor care sunt necesare pentru siguranța navigației;

(e) disponibilitatea hărților electronice de navigație pentru utilizatorii RIS;

(f) punerea la dispoziția tuturor producătorilor de aplicații a datelor pentru hărțile electronice de navigație, atunci când este cazul la un preț rezonabil în funcție de costuri;

(g) integrarea de informații actualizate privind timpii de așteptare la ecluze, poduri și porturi interioare și afișarea unor astfel de informații în ECDIS interior fără afectarea informațiilor care sunt necesare pentru siguranța navigației.

3. Rapoarte electronice transmise de nave

Specificațiile tehnice pentru rapoartele electronice transmise de nave în navigația interioară în conformitate cu articolul 5 trebuie să respecte următoarele principii:

(a) facilitarea schimburilor de date electronice între autoritățile competente ale statelor membre și între participanții la navigația interioară și la cea maritimă, precum și la transportul multimodal în care este implicată navigația interioară;

(b) utilizarea unui mesaj standardizat de notificare a transportului pentru comunicarea navă-autoritate, autoritate-navă și autoritate-autoritate, astfel încât să existe compatibilitate cu navigația maritimă;

(c) utilizarea unor liste de coduri și a unor clasificări acceptate la nivel internațional, eventual completate de cerințe suplimentare de navigație interioară;

(d) utilizarea unui număr european unic de identificare a navelor.

4. Notificări transmise comandanților de nave

Specificațiile tehnice pentru notificările către comandanții navelor în conformitate cu articolul 5, în special cu privire la informațiile referitoare la căile navigabile, informațiile referitoare la trafic și la gestionarea traficului, precum și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare trebuie să respecte următoarele principii:

(a) o structură standardizată a datelor care să utilizeze module de text predefinite și codificate într-o mare măsură, în așa fel încât să permită traducerea automată în alte limbi a conținutului esențial și să faciliteze integrarea notificărilor către comandanți în sistemele de planificare a voiajelor;

(b) compatibilitatea structurii standardizate de date cu structura de date a ECDIS interior, pentru a facilita integrarea notificărilor către comandanți în ECDIS interior;

(c) o aliniere la specificațiile tehnice pentru navigație și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare pentru a asigura coerența informațiilor puse la dispoziție.

5. Sisteme de reperare și urmărire a navelor

Specificațiile tehnice pentru sistemele de reperare și urmărire a navelor în conformitate cu articolul 5 trebuie să respecte următoarele principii:

(a) precizarea cerințelor privind sistemele și a mesajelor-standard, precum și a procedurilor, astfel încât să se permită comunicarea lor în mod automat;

(b) diferențierea dintre sistemele adecvate cerințelor privind informațiile tactice referitoare la trafic și sistemele adecvate cerințelor privind informațiile strategice referitoare la trafic, atât cu privire la precizia poziționării, cât și la rata de actualizare cerută;

(c) descrierea sistemelor tehnice relevante pentru reperarea și urmărirea navelor, cum ar fi AIS interior (sistemul de identificare automată interior);

(d) compatibilitatea formatelor datelor cu sistemul AIS maritim.

6. Principiile de exploatare a mediului european al RIS

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

(a) preluarea rolului de ghișeu digital unic pentru navigația interioară;

(b) un punct de acces unic armonizat pentru informații actualizate și, dacă este posibil, în timp real privind condițiile de pe căile navigabile pentru o navigație, o planificare a voiajelor și operațiuni portuare, sigure și durabile, de-a lungul TEN-T;

(c) facilitarea lanțurilor de transport pentru multimodalitate, asigurând în același timp un nivel adecvat de protecție a datelor;

(d) un nivel ridicat de acuratețe a datelor pentru schimbul neîntrerupt de date între utilizatorii RIS relevanți de-a lungul TEN-T (în interiorul și în afara Uniunii);

(e) interfață ușor de utilizat cu funcționalități adecvate, utile și practice, cum ar fi capacitatea de a salva și de a stoca profiluri;

(f) un punct de raportare unic armonizat, în conformitate cu principiul «doar o singură dată», inclusiv pentru voiajele internaționale;

(g) o legătură cu alte sisteme care utilizează tehnologii de informații, de comunicare, de navigare și de poziționare/localizare pentru gestionarea infrastructurii, a mobilității și a traficului în cadrul TEN-T în mod eficace și pentru asigurarea de servicii cu valoare adăugată cetățenilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizarea a rețelei TEN-T în condiții de siguranță, de securitate, de protecție a mediului și de eficiență din punctul de vedere al capacității;

(h) colectarea și raportarea de date de utilizare anonimizate și agregate care să poată fi utilizate pentru monitorizarea implementării RIS, incluzând cel puțin numărul de utilizatori RIS, disponibilitatea datelor în mediul european al RIS, conectarea și numărul de schimburi cu alte sisteme sau platforme digitale;

(i) asigurarea securității cibernetice.

7. Disponibilitatea datelor pentru alte sisteme sau platforme digitale

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

(a) valorificarea funcționalităților oferite de mediul european al RIS;

(b) facilitarea schimbului electronic de date între tehnologiile RIS și bazele de date și sistemele utilizate de alte moduri de transport, prin legături de date și interfețe adecvate;

(c) precizarea cerințelor privind alte sisteme sau platforme digitale, precum și a procedurilor pentru schimbul automatizat de date;

(d) un schimb de informații în timp real, în special pentru datele critice din punctul de vedere al timpului;

(e) asigurarea schimbului securizat de informații în conformitate cu un sistem cuprinzător de control al accesului bazat pe drepturi;

(f) anticiparea unui cadru de schimb între sisteme care va permite evoluții și legături viitoare cu sisteme suplimentare, după caz, inclusiv schimburi cu viitorul spațiu european al datelor privind mobilitatea și cu orice alt sistem conceput pentru a promova inovațiile în transportul multimodal.

8. Date privind navigația și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare

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

(a) punerea la dispoziție de informații actualizate la intervale regulate și cel puțin atunci când au loc modificări semnificative ale situației căii navigabile care pot afecta navigația;

(b) includerea cel puțin a următoarelor informații:

(i) timpul de așteptare prevăzut la ecluze, poduri (mobile), porturi interioare;

(ii) datele privind rețeaua europeană de căi navigabile care sunt necesare pentru navigație și planificarea voiajelor pe căile navigabile interioare și care includ cel puțin setul de cerințe minime în materie de date prevăzut în anexa I;

(iii) nivelul apei, adâncimea cea mai mică, înălțimea liberă pe verticală, starea barajului dacă blochează navigația, regimul, nivelul prognozat al apei, adâncimea minimă preconizată;

(iv) situația gheții și navigabilitatea aferentă sau alte avertizări privind fenomene meteorologice extreme;

(v) orarul de funcționare al ecluzelor, podurilor (mobile), porturilor interioare;

(c) punerea la dispoziție de informații prin intermediul ECDIS interior, al notificărilor transmise comandanților de nave și al mediului european al RIS, după caz.”

ANEXA III

„ANEXA III

SPECIFICAȚII TEHNICE PENTRU RIS

Specificațiile tehnice aplicabile RIS sunt cele stabilite în ultima ediție a standardului european pentru serviciile de informații fluviale (ES-RIS) adoptată de CESNI.”