

I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 414/2007

2007 m. kovo 13 d.

dėl techninių Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose 5 straipsnyje nurodytų upių informacijos paslaugų (UIP) planavimo, įgyvendinimo ir naudojimo gairių

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

valdymo paslaugomis, ypač su jūrų laivų eismo valdymo ir informacijos paslaugomis.

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose ⁽¹⁾, ypač į jos 5 straipsnį,

kadangi:

(1) Pagal Direktyvos 2005/44/EB 1 straipsnį turi būti sukurtos ir įdiegtos suderintos, sąveikios ir atviros upių informacijos paslaugos (UIP).

(2) Pagal Direktyvos 2005/44/EB 5 straipsnį turi būti nustatytos techninės upių informacijos paslaugų (UIP) planavimo, įgyvendinimo ir naudojimo gairės (toliau – UIP gairės).

(3) UIP gairės turi būti pagrįstos direktyvos II priede išdėstytais principais.

(4) Pagal Direktyvos 2005/44/EB 1 straipsnio 2 dalį techninės specifikacijos turi remtis atitinkamų tarptautinių organizacijų, pavyzdžiui, PIANC, CCNR ir UNECE, atliktu darbu; būtina užtikrinti darną su kitomis modalinėmis eismo

(5) Siekiant užtikrinti vienodą UIP planavimo, įgyvendinimo ir naudojimo supratimą, šiose UIP gairėse pateikti terminai ir apibrėžtys turi būti vartojami atliekant tolesnį standartizavimo darbą ir projektuojant taikomas priemones.

(6) Šiose gairėse pateiktų UIP struktūra turi būti taikoma plėtojant paslaugas, sistemas ir taikomas priemones.

(7) Planuojant UIP turi būti laikomasi šiose UIP gairėse aprašytos sisteminės procedūros.

(8) Gairės, kurioms taikomas šis reglamentas, atitinka dabartinį techninio meistriškumo lygį. Sukaupus Direktyvos 2005/44/EB taikymo patirties, taip pat atsižvelgiant į technikos pažangą ateityje, gali prireikti padaryti gairių pakeitimus, kaip numatyta Direktyvos 2005/44/EB 5 straipsnio 2 dalyje.

(9) UIP gairių projektą išnagrinėjo Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnyje nurodytas komitetas.

(10) Šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnyje nurodyto komiteto nuomonę,

⁽¹⁾ OL L 255, 2005 9 30, p. 152.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

2 straipsnis

1 straipsnis

Šis reglamentas nustato upių informacijos paslaugų (UIP) planavimo, įgyvendinimo ir naudojimo gaires. Gairės yra išdėstytos šio reglamento priede.

Reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2007 m. kovo 13 d.

Komisijos vardu
Jacques BARROT
Pirmininko pavaduotojas

PRIEDAS

UIP gairės

TURINYS

1.	Įvadas	6
2.	Apibrėžtys	7
2.1.	Upių informacijos paslaugos (UIP)	7
2.2.	UIP sistema	7
2.3.	UIP teritorija	8
2.4.	UIP centras	8
2.5.	Vidaus LEP	8
2.6.	LEP teritorija	8
2.7.	LEP centras	9
2.8.	Kompetentinga institucija	9
2.9.	UIP atsakinga institucija	9
2.10.	UIP naudotojai	9
2.11.	UIP informacijos lygmenys	9
2.12.	Laivo buvimo vietos nustatymas ir sekimas	9
3.	Dalyvaujantys laivai	10
4.	UIP Struktūra	10
4.1.	Bendrosios nuostatos	10
4.2.	Suinteresuotosios UIP šalys	11
4.2.1.	Strategijų kūrėjai	11
4.2.2.	Regionų vadovai	11
4.2.3.	Sistemų inžinieriai	11
4.2.4.	Paslaugų teikėjai	12
4.2.5.	UIP naudotojai	12
4.3.	UIP tikslai	12
4.4.	UIP uždaviniai	12
4.5.	Upių informacijos paslaugos	15
4.6.	UIP funkcijos ir informacijos poreikiai	16
4.7.	Taikomosios UIP priemonės	20
4.8.	UIP sistemos	20
5.	Atskirų paslaugų teikimo rekomendacijos	21
5.1.	Farvaterių informacijos paslauga (FIP)	21

5.1.1.	Bendrosios nuostatos	21
5.1.2.	Vidaus vandens keliams skirta radiotelefonų paslauga	21
5.1.3.	Interneto paslauga	22
5.1.4.	Elektroninių navigacinių žemėlapių paslauga (vidaus ECDIS)	23
5.2.	Eismo informacijos paslauga	23
5.2.1.	Bendrosios nuostatos	23
5.2.2.	Taktinė eismo informacija (TEI)	23
5.2.3.	Strateginė eismo informacija (SEI)	24
5.3.	Eismo valdymas	25
5.3.1.	Vietos eismo valdymas (laivų eismo paslaugos – LEP)	25
5.3.2.	Navigacinė pagalba	26
5.3.3.	Šliuzų ir tiltų valdymas	26
5.4.	Nelaimių poveikio mažinimo pagalba	26
5.5.	Transporto logistikos ir (arba) transporto valdymo informacija	27
5.6.	Teisėsaugai skirta informacija	28
6.	UIP Planavimas	28
6.1.	Bendrosios nuostatos	28
6.2.	Pareigos	28
6.3.	Atsakomybė	29
6.4.	Planavimo procedūra	29
6.5.	Mokymas	30
7.	Laipsniška UIP plėtotė	30
8.	UIP Standartizavimo procedūros	32
	<i>Priedas. Informacijos apdorojimo ciklo, minėto 4.4 skyriuje, pavyzdys</i>	34

SANTRUMPOS

ADNR	<i>Accord Européen relative au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure du Rhin</i>
AIS	Automatinė identifikavimo sistema
ARGO	Patobulinta upių navigacija
AVV	<i>Adviesdienst Verkeer en Vervoer</i> (Nyderlandai)
BICS	<i>Binnenvaart informatie en communicatie systeem</i> (elektroninių pranešimų sistema)
CCNR	Centrinė Reino navigacijos komisija
CCTV	Uždarosios grandinės televizija
CEVNI	<i>Code Européen de Voies de la Navigation Intérieure</i> (Europos vidaus vandenų kodeksas), išleistas JT/EEK
COMPRIS	Konsorciumo valdoma upių transporto informacinių paslaugų programa (ES mokslo tiriamųjų darbų projektas, 2003–2005)
D4D	Dunojaus duomenų saugykla
DGPS	Diferencinė pasaulinė buvimo vietos nustatymo sistema
ECDIS	Elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistema
ECE	Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija
EDI	Keitimasis elektroniais duomenimis
EDIFACT	Keitimasis elektroniais duomenimis administravimo, prekybos ir transporto tikslais (JT/EEK standartas)
EI	Eismo informacija

ENC	Elektroninis navigacinis žemėlapis
ETSI	Europos telekomunikacijų standartų institutas
FI	Farvaterių informacija
FIP	Farvaterių informacijos paslauga
GLONASS	(Rusijos) Pasaulinė navigacijos palydovų sistema
GNSS	Pasaulinė navigacijos palydovų sistema
GSM	Pasaulinė mobiliojo ryšio sistema
HF	Aukštas dažnis
HS Code	PMO Suderintoji prekių aprašų ir kodavimo sistema (KN)
IALA	Tarptautinė jūrų navigacijos pagalbos ir švyturių organizacija
IEC	Tarptautinis elektrotechnikos komitetas
IHO	Tarptautinė hidrografijos organizacija
IMDG Code	Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas
IMO	Tarptautinė jūrų organizacija
INDRIS	UIP vidaus navigacijos demonstratorius (ES mokslo tiriamųjų darbų projektas, 1998–2000)
ISO	Tarptautinė standartizacijos organizacija
IT	Informacijos technologija
ITU	Tarptautinė telekomunikacijų sąjunga
LAN	Vietinis tinklas
LEC	Laivų eismo centras
LEP	Laivų eismo paslaugos
LEVIP	Laivų eismo valdymo ir informacijos paslaugos (jūrų navigacija)
NPMP	Nelaimių poveikio mažinimo pagalba
OLN	Oficialus laivo numeris
PAL (ETA)	Planuojamas atvykimo laikas
PIANC	Tarptautinė navigacijos asociacija
PIG (SAR)	Paieška ir gelbėjimas
PIL (ETD)	Planuojamas išvykimo laikas
RAL (RTA)	Reikiamas atvykimo laikas
SEI	Strateginė eismo informacija (vaizdas)
SIGNI	Vidaus vandens keliuose naudojami ženklai ir signalai, išleista EN/ECE
SMS	Trumpųjų žinučių paslauga
SOLAS	Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje
SOTDMA AIS	Savireguliuojančios laikinio perjungimo lygiagrečios prieigos AIS
ŠTV	Šliuzų ir tiltų valdymas
TCP/IP	Perdavimo kontrolės protokolas/interneto protokolas
TEI	Taktinė eismo informacija (TEI)
UIP	Upių informacijos paslaugos
UMTS	Universalioji mobiliųjų telekomunikacijų sistema
UTC	Suderintasis pasaulinis laikas
UTV	Uostų ir terminalų valdymas
VDL	VHF duomenų perdavimo įrenginys
VHF	Labai aukštas dažnis
WAP	Bevielių taikomųjų priemonių protokolas
WCO	Pasaulinė muitų organizacija
WI-FI	Bevielio ryšio tikslumas
ZKR/CCNR	<i>Zentralkommission für die Rheinschifffahrt</i>

SCHEMOS

2.3 schema	UIP teritorijos ir LEP teritorijos sąryšis
4.1 schema	UIP plėtojimas ir perprojektavimas
4.4a schema	Vidaus laivybos sritys, vaidmenys ir valdymo uždaviniai
4.4c schema	Informacijos apdorojimo ciklo etapai
4.4d schema	Informacijos apdorojimo ciklas

LENTELĖS

4.4b lentelė	UIP paslaugų kilmė
4.5 lentelė	Upių informacijos paslaugos
4.6 lentelė	Upių informacijos paslaugų išskaidymas pagal funkcijas
4.8 lentelė	Paslaugų ir sistemų sąryšis
5.2.3 lentelė	Pranešimų iš laivų duomenų rinkinys
6.4 lentelė	UIP planavimo procedūra
7. lentelė	Galima laipsniška įvairių UIP dalių plėtra

1. ĮVADAS

- 1) UIP gairėse aprašomi upių informacijos paslaugų ir susijusių sistemų planavimo, įgyvendinimo bei naudojimo principai ir bendrieji reikalavimai.
- 2) Jie vienodai taikomi kroviniams, keleiviniams ir pramoginiams laivams.
- 3) Jie turi būti naudojami kartu su tarptautiniais teisės aktais, rekomendacijomis ir gairėmis, tokiais kaip:
 - a) Vidaus vandenyse teikiamų laivų eismo paslaugų gairės ir kriterijai (angl. *Guidelines and Criteria for Vessel Traffic Services in Inland Waters*, kitaip – *Inland VTS Guidelines*) (taikoma pasauliniu mastu), IALA rekomendacija V-120, 2001 m. birželio mėn., 2001;
 - b) Regioninis susitarimas dėl radiotelefonų paslaugų vidaus vandens keliuose (Bazelis), 2000;
 - c) UIP direktyvoje ⁽¹⁾ nustatytos techninės vidaus ECDIS specifikacijos;
 - d) laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemos, tokios kaip UIP direktyvoje apibrėžta vidaus AIS;
 - e) techninės vidaus navigacijai skirtų elektroninių pranešimų iš laivų specifikacijos, kaip apibrėžta UIP direktyvoje;
 - f) techninės vidaus navigacijai skirtų elektroninių pranešimų iš laivų specifikacijos, kaip apibrėžta UIP direktyvoje;
 - g) PMO suderintoji prekių aprašymo ir kodavimo sistema (taikoma pasauliniu mastu);
 - h) JT prekybos ir transportavimo vietų kodai UN/LOCODE (taikoma pasauliniu mastu);
 - i) UN EDIFACT standartas (taikoma pasauliniu mastu);
 - j) JT/EEK standartizuotas vidaus navigacijai skirtų radijo ryšių žodynas (Europa), 1997.
- 4) Įgyvendinant Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir plėtros projektą INDRIS, upių informacijos paslaugų srityje buvo išplėta įvairių koncepcijų ir parengta įvairių standartizavimo pasiūlymų ⁽²⁾. Tai:
 - a) UIP gairės ir rekomendacijos, 1999 (naudota kaip PIANC UIP gairių išeities taškas);
 - b) Funkcinė UIP koncepcijos apibrėžtis, 1998;
 - c) Duomenų perdavimo standartizavimas (AIS, GNSS, internetas), 1999;
 - d) Taktinio duomenų perdavimo, ryšių ir pranešimų standartai (vidaus AIS), 1998;
 - e) Duomenų standartizavimas, 1998:
 - kodų standartai (valstybė, vietovė, terminalas, laivo rūšis, krovins),
 - UIP scenarijai (funkcijos),
 - keitimosi duomenimis standartai (EDIFACT, S-57 atnaujinimo technika);
 - f) Pranešimų duomenų bazės, 1999.
- 5) Vidaus ECDIS koncepcija buvo išplėta įgyvendinant Vokietijos ARGO ⁽³⁾ projektą, ir šis projektas įgyvendinamas bendradarbiaujant su INDRIS projekto dalyviais.

⁽¹⁾ 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

⁽²⁾ Rezultatai sudėti į kompaktinį diską, kurį išleido Transporto tyrimų centras (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, The Netherlands.

⁽³⁾ 2003 m. vasario 15 d. parengtą galutinę ataskaitą apie bandomąjį ARGO veikimą su išsamia gelmių informacija galima atsisiųsti iš tinklalapio www.elwis.de skyrelio „RIS-Telematikprojekte (ARGO)“.

- 6) UIP struktūros koncepciją išplėtojo WATERMAN ⁽⁴⁾ teminis tinklas – pagal Penktąją pagrindų programą, skirtą ES moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai LEVIP (jūrų navigacija) ir UIP srityse, taikoma priemonė. Remiantis šiais pasiekimais, 2003 m. įgyvendinus ES mokslinių tyrimų ir plėtros projektą COMPRIS ⁽⁵⁾, buvo parengta nuodugni UIP struktūra.
- 7) Kai šiame dokumente minimos vidaus ECDIS (ir elektroniniai navigaciniai žemėlapiai), vidaus AIS (arba apskritai laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemos), elektroniniai pranešimai iš laivų ir pranešimai kapitonams, yra kalbama apie UIP direktyvos technines specifikacijas.

2. APIBRĖŽTYS

Šiose UIP gairėse kalbant apie upių informacijos paslaugas vartojami toliau pateikti terminai (be to, tam tikros specifinės apibrėžtys yra pateiktos 4 ir 5 skyriuose).

2.1. Upių informacijos paslaugos (UIP)

Upių informacijos paslaugos (UIP) – tai suderintos informacijos paslaugos, skirtos eismo ir transporto valdymui vidaus navigacijos srityje palengvinti, kai tik techniškai įmanoma, įskaitant ir sąsajas su kitomis transporto rūšimis. UIP tikslas – padidinti transportavimo saugą bei veiksmingumą ir kaip įmanoma geriau išnaudoti vidaus vandens kelius. UIP jau teikiamos įvairiais būdais.

Aiškinamosios pastabos:

- 1) UIP apima sąsajas su kitais vežimo jūrų, sausumos keliais ir geležinkeliais būdais.
- 2) UIP požiūriu *upės* apima visus vandens kelius ir uostus, kaip apibrėžta UIP direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje.
- 3) Be to, UIP yra bendras terminas visoms pavienėms informacijos paslaugoms, derinimo būdu palengvinančioms vidaus navigaciją, pavadinti.
- 4) UIP teikiamos renkant, apdorojant, vertinant ir platinant su farvateriais, eismu ir transportu susijusią informaciją.
- 5) UIP yra nesusijusios su komercine vienos ar kelių įmonių veikla, tačiau UIP sąsajos su komercine veikla yra galimos.

2.2. UIP sistema

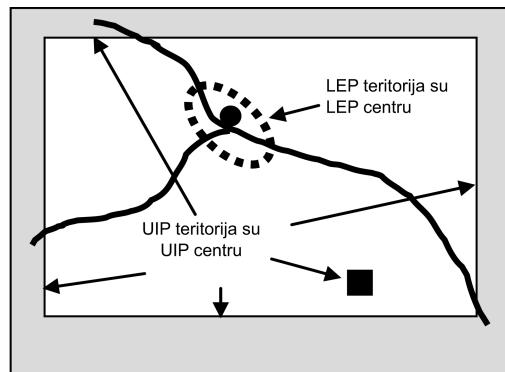
Teikiant UIP naudojamos modernios upių informacijos sistemos susideda iš vienos ar daugiau suderintų IT sistemų. IT sistema (informacijos technologijų sistema) yra informacijos apdorojimo užduočiai atlikti skirtų žmonių išteklių, techninės ir programinės kompiuterių įrangos, ryšių priemonių ir taisyklių visuma.

⁽⁴⁾ Informaciją pateikė Transporto tyrimų centras (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, The Netherlands.

⁽⁵⁾ Rezultatai gauti iš Transporto tyrimų centro (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, The Netherlands ir www.euro-compris.org.

2.3. UIP teritorija

UIP teritorija yra oficialiai apibrėžta teritorija, kurioje teikiamos UIP. UIP teritorija gali apimti geografinio upės baseino vandens kelius, esančius vienos ar kelių valstybių teritorijose (pvz., tuo atveju, kai vandens kelias yra dvi valstybes skirianti siena) (2.3 schema).



2.3 schema

UIP teritorijos ir LEP teritorijos sąryšis

2.4. UIP centras

UIP centras yra vieta, kurioje operatoriai administruoja paslaugas. UIP gali neturėti UIP centro (pvz., tai gali būti interneto paslauga, plūdurų įrengimo paslauga). Jei numatytas dvikryptis ryšys tarp laivų ir kranto (pvz., VHF paslauga), reikalingas vienas ar daugiau UIP centrų. Jei UIP teritorijoje yra LEP centras arba šliuzas, jie taip pat gali būti naudojami kaip UIP centrai. Rekomenduojama visas UIP teritorijos paslaugas sutelkti viename UIP centre.

2.5. Vidaus LEP

Vidaus laivų eismo paslaugos yra paslauga, kurią teikia kompetentinga institucija, paskirta gerinti laivų eismo saugą bei veiksmingumą ir saugoti aplinką. Teikiant paslaugą turi būti sudaryta galimybė palaikyti ryšį su eismo dalyviais ir reaguoti į LEP teritorijoje susidarancias aplinkybes.

LEP turėtų apimti ne mažiau kaip vieną informacijos paslaugą (bet gali apimti ir daugiau), tokią kaip navigacinės pagalbos paslauga arba eismo organizavimo paslauga (arba gali apimti abi šias paslaugas), kurios apibrėžiamos taip:

- Informacijos paslauga yra esminės navigaciniam sprendimui laive priimti reikalingos informacijos teikimo laiku paslauga.
- Navigacinės pagalbos paslauga yra pagalbos laive priimant navigacinius sprendimus ir šių sprendimų pasekmių stebėjimo paslauga. Navigacinė pagalba ypač svarbi sumažėjus matomumui, susidarius sunkioms meteorologinėms sąlygoms, sugedus radarui, vairo mechanizmui ar varomajam mechanizmui arba atsiradus jiems veikti trukdančių veiksnių. Eismo dalyviui paprašius arba susidarius ypatingoms aplinkybėms, kai LEP operatorius mano, kad tai yra būtina, navigacinė pagalba teikiama tinkama informacijos apie buvimo vietą forma, taikant tokias technologijas kaip GNSS/Galileo.
- Eismo organizavimo paslauga yra pavojingų eismo sąlygų susidarymo prevencijos, vykdomos valdant eismo judėjimą ir užtikrinant saugų bei veiksmingą laivų eismo judėjimą LEP teritorijoje, paslauga (4.5 ir 5.3.1 skyriai).

Jei LEP teikiamos, jos yra UIP dalis (2.3 schema). Kaip UIP dalis LEP priklauso eismo valdymo paslaugų grupei, kurioje pagrindinis dėmesys skiriamas informacijos paslaugai ir eismo organizavimui (4.5 ir 5.3.1 skyriai).

2.6. LEP teritorija

LEP teritorija yra apibrėžta ir oficialiai paskelbta LEP teikimo teritorija. LEP teritorija gali būti padalyta į zonas arba sektorius.

2.7. LEP centras

LEP centras yra centras, iš kurio teikiamos LEP. Kiekviena LEP zona gali turėti savo poskyrį.

2.8. Kompetentinga institucija

UIP direktyvos 8 straipsnyje nurodyta kompetentinga institucija yra vyriausybės paskirta institucija, visiškai ar iš dalies atsakinga už saugą, įskaitant nekenksmingumą aplinkai ir laivų eismo veiksmingumą. Paprastai kompetentingos institucijos funkcijos yra UIP planavimas, lėšų tvarkymas ir įgaliojimų teikti UIP suteikimas.

2.9. UIP atsakinga institucija

UIP atsakinga institucija yra už UIP valdymą, veikimą ir koordinavimą, dalyvaujančių laivų tarpusavio sąveiką ir saugų bei veiksmingą paslaugos teikimą atsakinga institucija.

2.10. UIP naudotojai

Paslaugų naudotojus galima suskirstyti į įvairias grupes: laivų kapitonai, UIP operatoriai, šliuzų ir (arba) tiltų operatoriai, vandens kelių atsakingos institucijos, terminalų operatoriai, nelaimių centrų operatoriai, laivynų valdytojai, krovinų vežėjai, siuntėjai ir gavėjai, krovinų vežimo agentai ir ekspeditoriai.

2.11. UIP informacijos lygmenys

Upių informacijos paslaugos teikiamos įvairiais informacijos lygmenimis. Farvaterių informacija apima tik vandens kelių duomenis. Eismo informacija apima informaciją apie UIP teritorijoje esančius laivus. Eismo informaciją galima skirstyti į taktinę eismo informaciją ir į strateginę eismo informaciją. Eismo informacija teikiama kaip eismo vaizdai.

Esama trijų lygmenų informacijos:

- 1) farvaterių informacija (FI) apima geografinę, hidrologinę ir administracinę informaciją apie UIP teritorijoje esančius vandens kelius (farvaterius), reikalingą UIP naudotojams, kad jie galėtų planuoti reisą, keliauti ir stebėti reisą; farvaterių informacija perduodama viena kryptimi – iš kranto į laivą arba iš kranto į biurą (naudotojo biurą);
- 2) taktinė eismo informacija (TEI) – tai informacija, reikalinga skubiems kapitono arba LEP operatoriaus navigaciniams sprendimams, susijusiems su esama eismo situacija ir supančia geografine vietoje, priimti. Taktinis eismo vaizdas apima informaciją apie buvimo vietą, specifinius navigaciniame žemėlapyje pateikiamus laivų duomenis apie visus radaro pastebėtus objektus ir, jei galima, papildomą išorinę eismo informaciją, pavyzdžiui, vidaus AIS teikiamą informaciją. TEI gali būti teikiama laive arba krante, pvz., LEP centre;
- 3) strateginė eismo informacija (SEI) – tai informacija, daranti poveikį vidutinės trukmės ir ilgalaikiams UIP naudotojų sprendimams. Strateginis eismo vaizdas padeda priimti sprendimus planuojant saugų ir veiksmingą reisą. Strateginis eismo vaizdas sudaromas UIP centre ir pagal pareikalavimą pateikiamas naudotojams. Strateginis eismo vaizdas apima visus su UIP teritorija susijusius laivus, jų charakteristikas, krovinius ir buvimo vietą, ir šie duomenys yra saugomi duomenų bazėje ir pateikiami kaip stalo arba elektroninis žemėlapis. Strateginę eismo informaciją gali teikti UIP ir (arba) LEP centras arba biuras.

2.12. Laivo buvimo vietos nustatymas ir sekimas

Laivo buvimo vietos nustatymas – tai nuolatinis informacijos apie laivo padėtį, pavyzdžiui, dabartinę buvimo vietą ir charakteristikas, atnaujinimas ir, jei reikia, jungimas su informacija apie vežamą krovinį.

Laivo sekimas – tai nuolatinis informacijos apie laivo buvimo vietą gavimas ir, jei reikia, jungimas su informacija apie vežamą krovinį ir turimą įrangą.

Pavyzdžiui, dalį šios paslaugos gali teikti vidaus AIS. Likusius duomenis gali teikti elektroninė pranešimų iš laivų sistema.

3. DALYVAUJANTYS LAIVAI

- 1) UIP teritorijoje plaukiojantys laivai turi naudotis privalomomis paslaugomis, ir jiems rekomenduojama kiek įmanoma naudotis UIP ir susijusių paslaugų teikiama informacija.
- 2) Už faktinės navigacijos ir laivo manevravimo sprendimus yra atsakingas laivo kapitonas. Jokia UIP teikiama informacija negali būti viršesnė už laivo kapitono priimtą sprendimą.
- 3) Atsižvelgiant į turimos informacijos lygmenį ir į kompetentingos institucijos reikalavimus, laivuose (išskyrus pramoginius laivus) rekomenduojama laipsniškai įrengti (žr. 4.8 skyrių):
 - a) radijo ryšio priemones, kuriomis vienu metu dviem VHF kanalais (laivas–laivas ir laivas–krantas) būtų galima priimti vidaus navigacijos radijo signalus);
 - b) radarą, kuris rodytų eismo vaizdą laivą supančioje vietovėje;
 - c) AK su mobiliojo ryšio (GSM) įranga, skirtus elektroniniams laiškamams gauti ir naudotis internetu, taip pat elektroniniams pranešimams siųsti;
 - d) vidaus ECDIS įtaisą su elektroniniais navigaciniais žemėlapiais (ENŽ):
 - veikiantį informaciniu režimu,
 - veikiantį navigaciniu režimu (su radaro perdanga);
 - e) laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemą, tokią kaip vidaus AIS, su vietos nustatymo imtuvu (GNSS/*Galileo*) bei radijo siųstuvu-imtuvu ir kaip vaizdinę priemonę naudojančią vidaus AIS.

4. UIP STRUKTŪRA

4.1. Bendrosios nuostatos

WATERMAN teminio tinklo (1 skyriaus 6 dalis) tikslas buvo ne tik sukurti UIP struktūros pagrindus, bet ir politikos tikslus paversti *taikomųjų priemonių* projektavimo specifikacijomis. Reikėtų nustatyti tokią UIP struktūrą, kad parengtos taikomosios UIP priemonės būtų veiksmingos, kad jas būtų galima toliau plėsti, kad jos būtų sąveikios su kitomis taikomosiomis UIP priemonėmis ir, jei įmanoma, su kitų transporto rūšių taikomosiomis priemonėmis. UIP struktūros plėtros rezultatas turėtų būti integruota taikomųjų UIP priemonių terpė, kuria naudojantis būtų galima pagerinti taikomųjų priemonių veikimą, padidinti jų naudingumą ir veiksmingumą.

4.2.4. Paslaugų teikėjai

Paslaugų teikėjai teikia UIP ir prižiūri jų veikimą, taigi jie plėtoja, prižiūri ir taiko taikomąsias UIP priemones. Jie kontroliuoja savarankiškas taikomąsias priemones ir prirėkus patys arba UIP naudotojų jėgomis įveda į jas pagrindinius duomenis.

4.2.5. UIP naudotojai

UIP naudotojus galima suskirstyti į įvairias grupes: tai laivų kapitonai, UIP operatoriai, šliuzų ir (arba) tiltų operatoriai, vandens kelių atsakingos institucijos, terminalų operatoriai, nelaimių centrų operatoriai, laivynų valdytojai, krovinių vežėjai, siuntėjai bei gavėjai, krovinių vežimo agentai ir ekspeditoriai.

4.3. UIP tikslai

Tikslas yra ketinimų aprašas. Tikslas dar gali būti vadinamas siekiu. UIP turi tris pagrindinius tikslus:

- 1) transportas turi būti saugus:
 - kuo mažesnis sužalojimų skaičius,
 - kuo mažesnis mirties atvejų skaičius,
 - kuo mažesnis nenumatytų įvykių reisų metu skaičius;
- 2) transportas turi būti veiksmingas:
 - kuo didesnis vandens kelių pralaidumas arba kuo didesnis vandens kelių našumas,
 - kuo didesnė laivų keliamoji galia (ilgis, plotis, grimzlė ir aukštis),
 - mažesnė kelionių trukmė,
 - mažesnis UIP naudotojų darbo krūvis,
 - mažesnės transporto sąnaudos,
 - mažesnės degalų sąnaudos,
 - veiksmingos ir ekonomiškios transporto rūšių tarpusavio sąsajos parengimas,
 - veiksmingas uostų ir terminalų darbo organizavimas;
- 3) transportas turėtų tausoti aplinką:
 - mažesnis pavojus aplinkai,
 - mažesni išmetamų teršalų ir įvykus avarijoms, dėl nelegalių veiksmų arba atliekant įprastus darbus išpilamų medžiagų kiekiai.

Šie tikslai turėtų būti pasiekti laikantis sąlygos, kad visos UIP turi būti teikiamos vadovaujantis patikimumo, ekonomiškumo ir teisėtumo principais.

4.4. UIP uždaviniai

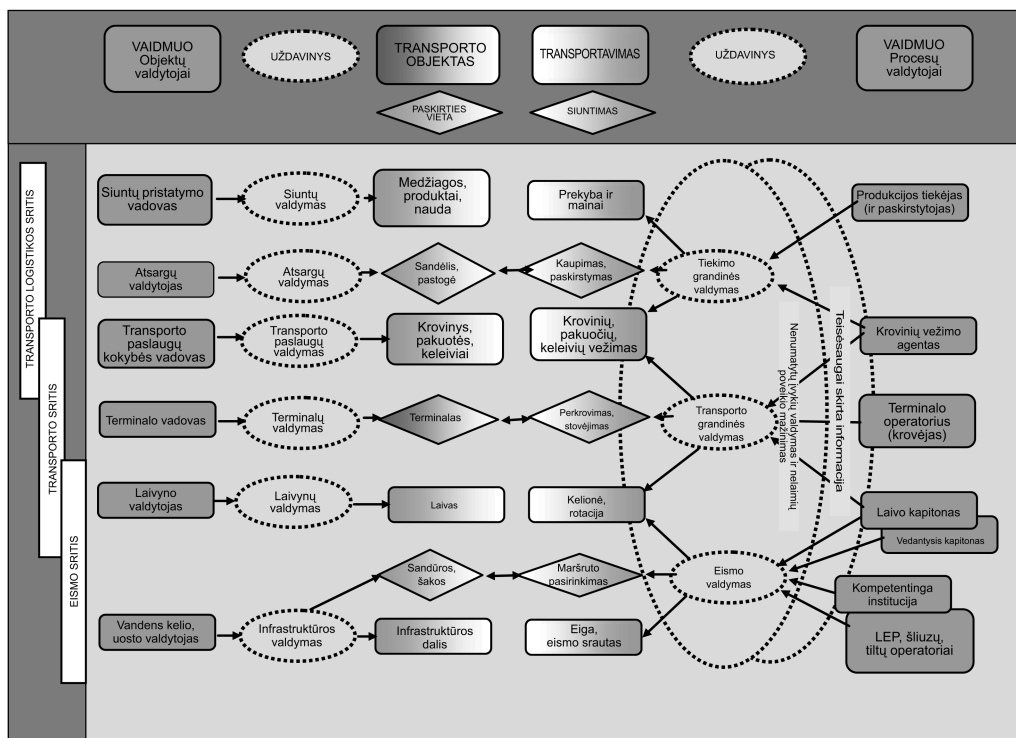
Upių informacijos paslaugos padeda vykdyti įvairius vidaus laivybos valdymo uždavinius. Šie uždaviniai yra susiję su tikslais (4.3 skyrius) ir vykdomi trijose skirtingose srityse:

- *transporto logistikos*, kur šalys, kurioms reikalingas transportas, bendradarbiauja su šalimis, kurios organizuoja transportą (pvz., su siuntėjais, gavėjais, vežėjais, ekspeditoriais, krovinių vežimo agentais, laivynų savininkais);
- *transporto*, kur šalys, kurios organizuoja transportą, bendradarbiauja su transportuojančiomis šalimis (pvz., su laivynų savininkais, terminalų operatoriais, užsakovais),

- eismo, kur transportuojančios šalys (pvz., laivų kapitonas ir šturmanai) bendradarbiauja su šalimis, valdančiomis dėl to susidariusių laivų eismą (pvz., su eismo valdytoju, kompetentingomis institucijomis).

Uždavinius vykdo įvairūs veikėjai, atliekantys savo vaidmenį ir susiję su transporto objektais bei transporto procedūromis. Vienas veikėjas tuo pačiu metu gali būti suinteresuotasis asmuo vienoje ar daugiau sričių. Veikėjų veikla derinama perdavimo taškuose ir vykdamą perdavimo procedūras. 4.4.a schemoje pateikiama bendroji visų susijusių vaidmenų (vadinasi, ir šiuos vaidmenis atliekančių suinteresuotųjų šalių), vidaus laivyboje atsakingų už eismą, transportą ir transporto logistiką, apžvalga. 4.4.a schemoje nurodyti uždaviniai dar vadinami kolektyviniais uždaviniais, kadangi atskiri dalyvaujančių vaidmenų uždaviniai turi būti tarpusavyje derinami vienas kitą informuojant, susitariant arba kartais – laikantis nurodymų. Ši apžvalga yra UIP apibrėžties pagrindas (šaltinis: COMPRIS: UIP struktūra, pavyzdinis modelis).

4.4.a schema



4.4.a schema

Vidaus laivybos sritys, vaidmenys ir valdymo uždaviniai

Vykdamas valdymo uždavinius atsiranda poreikis teikti toliau nurodytas, tikslus atitinkančias UIP paslaugas, jei viena UIP paslauga leidžia įgyvendinti vieną arba daugiau valdymo uždavinių (4.4.b lentelė):

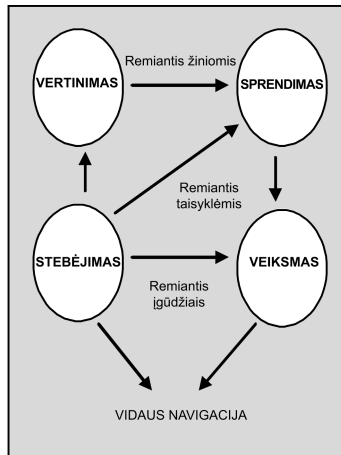
4.4.b lentelė

UIP paslaugų kilmė

Tikslai (4.3 skyrius)	Valdymo uždaviniai (4.4.a schema)		UIP paslaugos (4.5 lentelė)
Veiksmingumas	Susiję su transporto objektais	Siuntų valdymas	Krovinių valdymui skirta TLI (5.d)
		Atsargų valdymas	
		Transporto paslaugų valdymas	Sričiai, kuriai UIP netaikomos, skirta TLI
		Terminalų valdymas	Terminalų valdymui skirta TLI (5.c)
		Laivynų valdymas	Krovinių ir laivynų valdymui skirta TLI (5.d)
Sauga, aplinkos tausojimas, veiksmingumas		Infrastruktūros valdymas	Farvaterių informacijos paslauga (1)
			Statistika (7)
			Vandens kelių mokesčiai ir uostų rinkliavos (8)
Veiksmingumas	Susiję su procedūromis	Tiekimo grandinės valdymas Transporto grandinės valdymas	Krovinių ir laivynų valdymui skirta TLI (5.d)
			Transporto valdymui skirta TLI (5.b)
			Intermodalinių uostų ir terminalų valdymui skirta TLI (5.c)
			Reisų planavimui skirta TLI (5.a)
Sauga, veiksmingumas	Susiję su eismo procedūromis	Eismo valdymas	Eismo informacija (2)
			Eismo valdymas (3)
Sauga, aplinkos tausojimas, veiksmingumas	Visi objektai ir procedūros	Nenumatytų įvykių valdymas nelaimių poveikio mažinimas	Nelaimių poveikio mažinimo pagalba (4)
		Teisėsauga	Teisėsaugai skirta informacija (6)

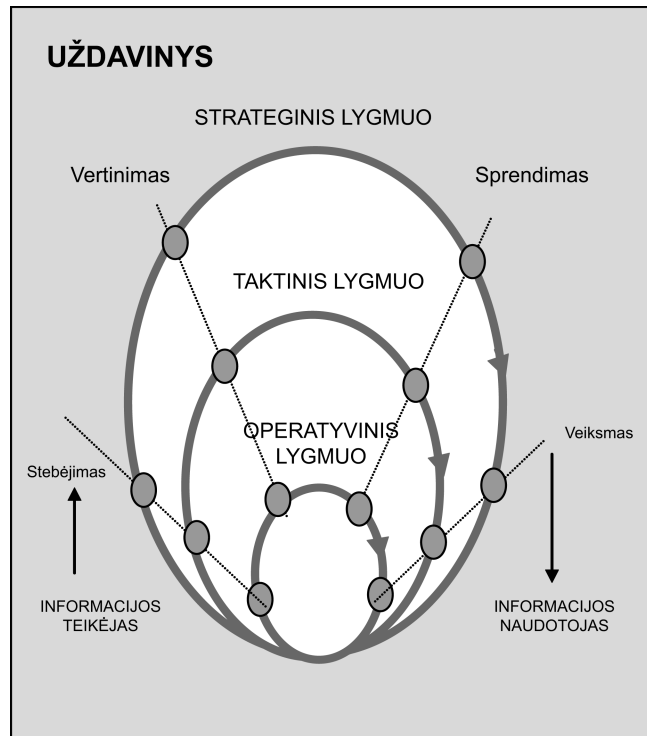
TLI – transporto logistikos informacija; () – 4.5 lentelės numeracija.

Visus UIP sričių uždavinius veikėjai vykdo ciklais, kaip parodyta 4.4.c ir 4.4.d schemose. Be to, uždaviniai gali būti vykdomi operatyviniu, taktiniu arba strateginiu lygmeniu (geri taktinės ir strateginės informacijos lygmenų pavyzdžiai pateikti 2.11 skyriuje). Remiantis šia koncepcija, galima nubrėžti kiekvieno uždavinio *informacijos apdorojimo ciklą* nurodant įvairių veikėjų veiksmus. Prie kiekvieno informacijos apdorojimo ciklo gali prisidėti upių informacijos paslaugos, padedančios veikėjams vykdyti priežiūrą, atlikti vertinimą, priimti sprendimus ir imtis veiksmų. Informacijos apdorojimo ciklas gali būti naudojamas apibrėžiant upių informacijos paslaugas (4.5 skyrius) ir UIP funkcijas (4.6 skyrius). Informacijos apdorojimo ciklo pavyzdys pateiktas A priede (COMPRIS: UIP struktūra, informacijos struktūra).



4.4.c schema

Informacijos apdorojimo ciklo etapai



4.4.d schema

Informacijos apdorojimo ciklas

4.5. Upių informacijos paslaugos

Tai informacijos paslauga, kuriai teikti reikalinga informacija. Ši paslauga padeda jos naudotojui geriau atlikti darbą. Paslaugos kuriamos rengiant projektus ir pasiūlymus (suinteresuotųjų šalių iniciatyva arba dėl technologijų plėtros). Paslaugos yra naudotojo tikslo siekimo priemonės. Padėti vykdyti uždavinį gali viena arba daugiau paslaugų.

Pertvarkyta 4.4 skyriuje nurodytų upių informacijos paslaugų klasifikacija ir tolesnis išskaidymas yra pateikta 4.5 lentelėje.

4.5 lentelė

Upių informacijos paslaugos

Daugiausia susijusios su eismu

1. **Farvaterių informacijos paslaugos (FIP)**
 - a) vaizdinė navigacinė pagalba
 - b) radiotelefonų paslauga vidaus vandens keliuose
 - c) interneto paslauga
 - d) elektroninių navigacinių žemėlapių paslauga
2. **Eismo informacija (EI)**
 - a) taktinė eismo informacija (TEI)
 - b) strateginė eismo informacija (SEI)
3. **Eismo valdymas**
 - a) vietos eismo valdymas (laivų eismo paslaugos – LEP)
 - b) navigacinė pagalba (NP)
 - c) šliuzų ir tiltų valdymas (ŠTV)

4. Nelaimių poveikio mažinimo pagalba (NPMP)

Daugiausia susijusios su transportavimu

5. Transporto logistikos ir (arba) valdymo informacija (TLI)

- a) reisų planavimas (KP)
- b) transporto valdymas (TPV)
- c) intermodalinių uostų ir terminalų valdymas (TUV)
- d) krovinių ir laivynų valdymas (KLV)

6. Teisėsaugai skirta informacija (TSI)

7. Statistika (ST)

8. Vandens kelių mokesčiai ir uostų rinkliavos (MOR)

4.5 lentelėje pateiktos santrumpos skirtos tik sąsajai su 4.6 lentele nurodyti.

4.6. UIP funkcijos ir informacijos poreikiai

UIP funkcija suprantama kaip pagalba teikiant paslaugą. Upių informacijos paslaugų išskaidymas pagal funkcijas leidžia siūlomą informaciją susieti su naudotojų poreikiais. 4.6 lentelėje parodytos paslaugų (4.5 skyrius), funkcijų (4.6 skyrius), naudotojų (4.2.5 skyrius) ir informacijos lygmenų (2.11 skyrius) sąsajos. Be to, joje parodyta, kad dažnai ta pati funkcija tinka daugeliui su transporto procedūromis susijusių asmenų. 4.6 lentelėje pateiktas pavyzdys yra visiems kitiems skirtos gairės, primenančios, ko nereikėtų pamiršti sudarant savo sąrašą.

4.6 lentelė

Upių informacijos paslaugų išskaidymas pagal funkcijas

Nr.	UIP paslauga UIP paslaugos dalis UIP funkcija	Informacijos lygmuo	Naudotojas							
			Laivo kapitonas	LEP operatorius	Šliuzo ir (arba) tilto operatorius	Vandens kelių atsakinga institucija	Terminalo operatorius	Nelaimių centras	Laivyno valdytojas	Krovinių vežėjas
FIP	Farvaterių informacijos paslauga									
	Teikiama tokia informacija:									
FIP.1	Navigacinės teritorijos geografiniai ypatumai ir jų pokyčiai	FIP	X	X	X	X			X	X
FIP.2	Navigacinė pagalba ir eismo ženklai	FIP	X	X	X	X			X	
FIP.3	Navigacinio kanalo vandens gelmių kontūrai	FIP	X	X	X	X	X		X	X
FIP.4	Ilgalaikės kliūtys farvateryje	FIP	X	X	X	X			X	X
FIP.5	Faktinė meteorologinė informacija	FIP	X	X		X			X	
FIP.6	Laikinos kliūtys farvateryje	FIP	X	X		X			X	X
FIP.7	Esamas ir prognozuojamas vandens lygis ties matavimo stotimis	FIP	X	X		X			X	X
FIP.8	UIP teritorijoje esančių upių, kanalų, šliuzų ir tiltų būklė	FIP	X	X	X	X			X	X

Nr.	UIP paslauga UIP paslaugos dalis UIP funkcija	Informacijos lygmuo	Naudotojas							
			Laivo kapitonas	LEP operatorius	Šliuzo ir (arba) tilto operatorius	Vandens kelių atsakinga institucija	Terminalo operatorius	Nelaimių centras	Laivyno valdytojas	Krovinių vežėjas
FIP.9	Apribojimai dėl potvynio ir ledo	FIP	X	X	X	X		X	X	X
FIP.10	Navigacinės pagalbos triktys	FIP	X	X		X				
FIP.11	Trumpalaikiai šliuzo arba tilto darbo laiko pasikeitimai	FIP	X	X	X	X				X
FIP.12	Trumpalaikiai navigacinės pagalbos pasikeitimai	FIP	X	X		X				
FIP.13	Įprastas šliuzo arba tilto darbo laikas	FIP	X	X	X	X		X	X	X
FIP.14	Fiziniai apribojimai vandens keliuose, tiltuose ir šliuzuose	FIP	X	X	X	X		X	X	X
FIP.15	Navigacijos taisyklės ir teisės aktai	FIP	X	X	X	X		X	X	
FIP.16	Vandens kelių infrastruktūros mokesčių dydžiai	FIP	X			X			X	X
FIP.17	Su pramogine navigacija susiję teisės aktai ir rekomendacijos	FIP	(X)			X		X		
EI	Eismo informacija									
TEI	Taktinė eismo informacija (trumpalaikė)									
TEI.1	Nuosavo laivo buvimo vietos parodymas	TEI	X		X					
TEI.2	Kitų laivų buvimo vietos parodymas	TEI	X	X						
SEI	Strateginė eismo informacija (vidutinio laikotarpio ir ilgalaikė)									
SEI.1	Farvaterių informacijos pateikimas (=FIP)	FIP	X			X		X	X	
SEI.2	Laivo buvimo vietų plėčiūje supančioje vietovėje parodymas	SEI	X		X	X		X		
SEI.3	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikis eismo sąlygų vertinimas	SEI	X			X				
SEI.4	Laivo charakteristikų pateikimas	SEI	X		X	X	X	X		X
SEI.5	Krovinių charakteristikų pateikimas	SEI	X		X	X	X	X		X
SEI.6	Informacijos apie paskirties vietą pateikimas	SEI	X	X	X	X	X	X	X	X
SEI.7	Informacijos apie nenumatytus įvykius ir (arba) avarijas aprėpties teritorijoje pateikimas	SEI	X	X		X		X		
SEI.8	Eismo srautų organizavimas ir reguliavimas	SEI	X	X		X				
EV	Eismo valdymas									
LEP	Laivų eismo paslaugos (vietinės)									
LEP.1	Informacijos apie laivo buvimo vietas dideliu masteliu pateikimas	TEI		X						
LEP.2	Eigos ir manevravimo procedūrų kontrolė	TEI		X						
LEP.3	Trumpalaikis eismo sąlygų vertinimas	TEI		X						
LEP.4	Eismo srautų UIP aprėpties teritorijoje organizavimas ir reguliavimas	TEI		X						
NP	Navigacinė pagalba									
NP.1	Informacija locmanams (navigacinė pagalba)	TEI	X	X						

Nr.	UIP paslauga UIP paslaugos dalis UIP funkcija	Informacijos lygmuo	Naudotojas							
			Laivo kapitonas	LEP operatorius	Šliuzo ir (arba) tilto operatorius	Vandens kelių atsakinga institucija	Terminalo operatorius	Nelaimių centras	Laivyno valdytojas	Krovinių vežėjas
NP.2	Informacija vilkikams (laivybos pagalba)	SEI	X							
NP.3	Informacija bunkeriniams laivams, naftos atliekų surinkimo laivams, laivų techninio aprūpinimo įmonėms (laivų aprūpinimo paslauga)	SEI	X							X
ŠTV	Šliuzų ir tiltų valdymas									
ŠTV.1	Šliuzų ir (arba) tiltų veikimas									
ŠTV.1.1	Informacijos apie faktinį šliuzo ir (arba) tilto darbo režimą pateikimas	TEI	X		X					
ŠTV.1.2	Trumpalaikiam šliuzų ir (arba) tiltų planavimui skirta informacija (laivų, laukimo vietų, šliuzų ir (arba) tiltų vietų PAL (ETA) ir (arba) RAL (RTA) informacija)	TEI	X	X	X					
ŠTV.2	Šliuzų ir (arba) tiltų planavimas									
ŠTV.2.1	Atvykstančių laivų PAL (ETA) informacijos gavimas	SEI			X					
ŠTV.2.2	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikių šliuzų ir (arba) tiltų darbo tvarkaraščių gavimas	SEI			X	X				
ŠTV.2.3	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikės laivų RAL (RTA) informacijos gavimas	SEI	X		X					
NPMP	Nelaimių poveikio mažinimo pagalba									
NPMP.1	Į eismo sąlygas orientuota informacija apie nenumatytus įvykius	TEI	X			X		X		
NPMP.2	Eismo sąlygų vertinimas įvykus nenumatytam įvykiui	TEI				X		X		
NPMP.3	Patruliuojančių laivų pagalbos koordinavimas	TEI		X		X		X		
NPMP.4	Galimų avarijos pasekmių aplinkai, žmonėms ir eismui vertinimas	TEI				X		X		
NPMP.5	Informacijos patruliuojantiems laivams, policijos laivams ir priešgaisriniais laivams teikimas	TEI				X		X		
NPMP.6	Paieškos ir gelbėjimo darbų inicijavimas ir koordinavimas	TEI	X			X		X		
NPMP.7	Eismo, aplinkos ir žmonių saugos priemonių taikymas	TEI				X		X		
ITL	Transporto logistikos ir (arba) transporto valdymo informacija									
KP	Reisų planavimas									
KP.1	Informacijos apie paskirties uostus, RAL (RTA) į galutinį paskirties uostą informacijos ir informacijos apie krovinių rūšių teikimas	SEI	X						X	X
KP.2	Įvairaus masto informacijos apie farvaterių tinklą gavimas ir pateikimas	SEI	X						X	X
KP.3	Informacijos apie šliuzų ir tiltų darbo pradžios laiką ir įprastą laukimo laiką pateikimas	SEI	X						X	X
KP.4	Ilgalaikių orų prognozių teikimas	SEI	X						X	X
KP.5	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikių vandens lygio prognozių teikimas	SEI	x						X	X
KP.6	Informacijos apie maršruto charakteristikas ir su tam tikrais kelio taškais susijusios RAL (RTA), PAL (ETA) bei PIL (ETD) informacijos teikimas	SEI	X						X	X
KP.7	Informacijos, turinčios įtakos kelionės informacijai, teikimas	SEI	X							

Nr.	UIP paslauga <i>UIP paslaugos dalis</i> UIP funkcija	Informacijos lygmuo	Naudotojas							Krovinių vežėjas
			Laivo kapitonas	LEP operatorius	Šliuzo ir (arba) tilto operatorius	Vandens kelių atsakinga institucija	Terminalo operatorius	Nelaimių centras	Laivyno valdytojas	
TPV	<i>Transporto valdymas</i>									
TPV.1	Laivų PAL (ETA) gavimas ir teikimas	SEI	X	Laivų tiekimo organizacija Bunkerių organizacija Remonto organizacija						X
TPV.2	Laivų reisų planų gavimas ir teikimas	SEI	X							X
TPV.3	Informacijos apie nepanaudotą krovinių vietą kaupimas	SEI	X							X
TPV.4	Pagal sutartį naudojamų transporto priemonių ir terminalų darbo kontrolė		Krovinių vežimo agentai Transporto paslaugų kokybės vadovai							
TPV.5	Neįprastų grėsmių (streikų, vandens lygio mažėjimo) stebėseną siekiant padidinti transportavimo patikimumą									
TPV.6	Tikrinimas, ar transporto ir terminalo paslaugų lygis atitinka sutartąjį									
TPV.7	Reisų planavimo metodų derinimas									
UTV	<i>Intermodalinių uostų ir terminalų valdymas</i>									
UTV.1	<i>Informacijos apie faktinę terminalo arba uosto būklę teikimas</i>									
UTV.1.1	Informacijos apie laukiančius, pakraunamus arba iškraunamus laivus teikimas	TEI					X		X	
UTV.1.2	Informacijos apie faktinį terminalo darbo režimą teikimas	TEI					X		X	
UTV.1.3	Laivų, laukimo ir kitų vietų RAL (RTA) informacija	TTI	X				X		X	
UTV.2	<i>Uostų ir terminalų planavimas</i>									
UTV.2.1	Atvykstančių laivų PAL (ETA) informacija	SEI					X			
UTV.2.2	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikis terminalo darbų tvarkaraštis	STI					X			
UTV.2.3	Vidutinio laikotarpio ir ilgalaikė laivų RAL (RTA) informacija	SEI	X				X			
KLV	<i>Krovinių ir laivynų valdymas</i>									
KLV.1	Informacija apie laivyną ir jo transportines charakteristikas	SEI							X	X
KLV.2	Informacija apie ketinamą transportuoti krovinių	SEI							X	X
ITS	Teisėsaugai skirta informacija									
ITS.1	Sienos kirtimo procedūrų valdymas (imigracijos tarnyba, muitinės)					X				
ITS.2	Eismo saugos reikalavimų laikymasis					X				
ITS.3	Aplinkos apsaugos reikalavimų laikymasis					X				
ST	Statistika					X				
ST.1	Laivų ir krovinių tranzitas per tam tikrus vandens kelio taškus (šliuzus)					X				
MOR	Vandens kelių mokesčiai ir uostų rinkliavos		X		X	X				X

5. ATSKIRŲ PASLAUGŲ TEIKIMO REKOMENDACIJOS

Kadangi technologijos sparčiai kinta, šiame skyriuje pagrindinis dėmesys skiriamas *paslaugoms*, o konkrečiomis technologijomis pagrįstoms *sistemoms* dėmesio skiriama mažiau.

5.1. Farvaterių informacijos paslauga (FIP)

5.1.1. Bendrosios nuostatos

1) Tradicinės FIP teikimo priemonės yra, pvz., vaizdinės navigacijos priemonės, rašytiniai pranešimai kapitonams, radijo ryšys ir šliuzuose įrengti fiksuoti telefonai. Mobicieji GSM telefonai suteikė naujų galimybių perduoti balsą ir duomenis, tačiau GSM galima naudotis ne visur ir ne visada. Prie konkrečių poreikių pritaikytos vandens kelių FIP gali būti teikiamos kaip:

- a) vidaus vandens keliams skirta radiotelefonų paslauga;
- b) interneto paslauga;
- c) elektroninio navigacinio žemėlapių paslauga (pvz., vidaus ECDIS su ENŽ).

Šios trys FIP rūšys nagrinėjamos šiame skyriuje. Jos daugiausia yra susijusios su esama padėtimi, tačiau, pavyzdžiui, pranešimai kapitonams naudojant ENŽ paslaugą gali būti teikiami ir ateityje.

- 2) Farvaterių informacijos rūšys yra išvardytos 4.6 lentelėje.
- 3) Farvaterių informacija apima nekintamą ir kintamą, taip pat skubią informaciją apie farvaterį. Nekintama ir kintama informacija turėtų būti perduodama pagal tvarkaraštį. Skubi informacija turėtų būti atnaujinama labai dažnai ir (arba) ji turėtų būti perduodama realiu laiku (pvz., balso pranešimais naudojant VHF ryšį arba naudojant keitimosi elektroniniais duomenimis priemonės, internetą, WAP).
- 4) Su sauga susijusių farvaterių informaciją turėtų teikti kompetentinga institucija arba ši informacija turėtų būti teikiama jos vardu.
- 5) Farvaterių informaciją apie tarptautinę upės dalį turėtų teikti vienas informacijos sklaidos centras, duomenis gaunantis iš susijusių kompetentingų institucijų.
- 6) Kompetentinga institucija turėtų patvirtinti teikiamą su sauga susijusią informaciją.
- 7) Duomenys turėtų būti pateikiami tik kartu nurodant galimą jų paklaidą.
- 8) Farvaterių informacijos paslaugos turėtų būti teikiamos naudojant patvirtintas ryšio priemones (pvz., pranešimai kapitonams perduodami internetu arba naudojant VHF ryšį) ir turėtų būti kaip galima labiau pritaikytos prie konkrečių poreikių.
- 9) Kad esant prastam matomumui būtų galima plaukioji naudojant radarą, farvateryje turi būti įrengti radaro signalą atspindintys viršutinėse plūdurių ir švyturių dalyse įrengiami ženklai, be to, radarams skirti ženklai turi būti įrengti priekinėse tiltų polių dalyse. Įrengti plaukioji naudojant radarą skirtą įrangą yra *radaro signalą atspindinčių pagalbinių navigacijos priemonių* infrastruktūros uždavinys. Šis uždavinys yra susijęs su UIP, tačiau nėra UIP dalis. Todėl šiose UIP gairėse šis uždavinys nenagrinėjamas.

5.1.2. Vidaus vandens keliams skirta radiotelefonų paslauga

- 1) Vidaus vandens keliams skirta radiotelefonų paslauga leidžia tam tikrais tikslais radijo ryšiu susisiekti naudojant sutartus kanalus ir taikant sutartą naudojimo procedūrą (paslaugos rūšį). Teikiamos penkių rūšių radiotelefonų paslaugos:
 - a) laivų tarpusavio ryšio;
 - b) laivybos informacijos;
 - c) laivo ir uosto vadovybės tarpusavio ryšio;
 - d) ryšio tame pačiame laive;
 - e) viešojo ryšio (neprivaloma paslauga).

Iš šių penkių rūšių UIP požiūriu svarbios yra tik pirmosios trys. Radiotelefonų paslauga kapitonomams, vandens kelių atsakingoms institucijoms ir uostų valdymo institucijoms leidžia tiesiogiai ir greitai susisiekti tarpusavyje. Ji labiausiai tinka skubiai reikalingai informacijai perduoti realiu laiku.

- 2) Radiotelefonų paslauga teikiama remiantis šiomis taisyklėmis ir teisės aktais:
 - a) Tarptautinės telekomunikacijų sąjungos (ITU) radijo ryšio taisyklėmis (taikoma pasauliniu mastu);
 - b) Regioniniu susitarimu dėl radiotelefonų paslaugų vidaus vandens keliuose (Bazelis, 2000 4 6);
 - c) JT/EEK standartizuotu vidaus navigacijai skirtų radijo ryšių žodynu (JT Europos ekonomikos komisija Nr. 35, 1997);
 - d) nacionalinėmis vidaus vandens kelių navigacijos taisyklėmis.
- 3) Teikiant laivų tarpusavio ryšio, laivybos informacijos ir laivo bei uosto vadovybės tarpusavio ryšio paslaugas perduodami pranešimai turėtų būti susiję tik su žmonių gyvybės sauga ir laivų judėjimu bei sauga.
- 4) Rekomenduojama, kad balsu teikiamos farvaterio informacijos paslaugos, priklausančios laivybos informacijos (iš kranto laivams) paslaugų rūšiai, būtų teikiamos šiems tikslams:
 - a) skubiai informacijai, kurią reikia dažnai atnaujinti ir perduoti realiu laiku, teikti;
 - b) kintančiai informacijai, kuri turi būti perduodama kasdien, teikti.
- 5) Pavyzdžiui, skubi ir kintama informacija, kuri turi būti perduodama balsu naudojant radijo ryšį, gali būti susijusi su:
 - a) laikinomis kliūtimis farvateryje, pagalbinių navigacijos priemonių trikimis;
 - b) trumpalaikiais šliuzo arba tilto darbo laiko pakeitimais;
 - c) navigacijos apribojimais dėl potvynio ir ledo;
 - d) esamu ir prognozuojamu vandens lygiu ties matavimo stotimis.
- 6) Laivybos informaciją teikiančių bazinių VHF stočių ryšio aprėptis turi apimti visą UIP teritoriją.
- 7) Teikiant laivybos informacijos paslaugas, „visiems naudotojams“ gali būti perduodama ši informacija:
 - a) pagal tvarkaraštį teikiami pranešimai apie vandens kelių būklę, įskaitant nustatytu dienos metu perduodamus pranešimus apie vandens lygį ties matavimo stotimis;
 - b) skubūs pranešimai apie ypatingus įvykius (pvz., eismo reguliavimo pranešimai įvykus avarijai).
- 8) UIP centro operatorius turi turėti galimybę atsakyti į konkrečius kapitonomams iškilusius klausimus ir gauti pranešimus iš kapitonų.

5.1.3. Interneto paslauga

- 1) Interneto paslaugas rekomenduojama teikti perduodant tokio pobūdžio informaciją:
 - a) kintamą laivybos informaciją apie vandens kelių būklę, kurią būtina perduoti ne dažniau kaip kartą per dieną;
 - b) kintamą hidrografinę informaciją, tokią kaip faktinis vandens lygis, vandens lygio prognozės, navigacinių kanalų gelmės (jei tokios informacijos yra), ledo ir potvynių prognozės ir pranešimai;
 - c) nekintamą informaciją (pvz., fiziniai vandens kelio apribojimai, įprastas šliuzų ir tiltų darbo laikas, navigacijos taisyklės ir teisės aktai).

Pirmiau minėta informacija turi būti teikiama naudojant pranešimus kapitonomams arba vidaus kelių ECDIS, jei tai yra Va ir aukštesnės klasės vandens keliai.

- 2) Kad pranešimus kapitonams būtų galima nesunkiai arba automatiškai išversti į kitas kalbas, turėtų būti naudojamas standartinis žodynas.
- 3) Tankiuose ir (arba) išplėstiniuose vandens kelių tinkluose kintama informacija gali būti tvarkoma sąveikiuose duomenų bazėse (*duomenų valdymo sistemoje*), iš kurių būtų galima nesunkiai gauti duomenis.
- 4) Pranešimai kapitonams gali būti pateikiami ne tik internete, bet ir siunčiami:
 - a) į laivuose arba biuruose esančius kompiuterius kaip užsakomos elektroninio pašto žinutės;
 - b) į mobiliuosius telefonus kaip užsakomos SMS žinutės;
 - c) į mobiliuosius telefonus kaip WAP puslapiai.
- 5) Kad kapitonams būtų lengviau planuoti maršrutą, visa maršrutui nuo išvykimo uosto iki paskirties uosto sudaryti reikalinga farvaterių informacija pagal pareikalavimą naudotojui gali būti teikiama viename puslapyje.
- 6) Internetu arba atsakingoms institucijoms keičiantis duomenimis perduodami pranešimai kapitonams turėtų būti perduodami sutarta forma, kad juos būtų galima automatiškai išversti į kitas kalbas.
- 7) Būtina laikytis pagal UIP direktyvą nustatytų techninių pranešimų kapitonams specifikacijų.

5.1.4. Elektroninių navigacinių žemėlapių paslauga (vidaus ECDIS)

- 1) Elektroniniai navigaciniai žemėlapiai (ENŽ), kaip farvaterių informacijos teikimo priemonė, turi atitikti pagal UIP direktyvą nustatytus techninių vidaus ECDIS specifikacijų reikalavimus.
- 2) Vidaus ECDIS skirto žemėlapių informacijos rinkinio laida turi būti pati naujausia.
- 3) Jei ENŽ ketinama naudoti navigaciniam režimui taikant vidaus ECDIS, į ENŽ būtina įtraukti bent su sauga susijusius geobjektus. Kompetentinga institucija turėtų tikrinti su sauga susijusią ENŽ informaciją.
- 4) Rekomenduojama į ENŽ įtraukti visus techninių vidaus ECDIS specifikacijų objektų kataloge nurodytus geobjektus.
- 5) Rekomenduojama į ENŽ įtraukti vandens gelmių informaciją (gelmių kontūrus). Vandens gelmių informacija gali būti siejama su numatomu vandens lygiu arba su faktiniu vandens lygiu.

5.2. Eismo informacijos paslauga

5.2.1. Bendrosios nuostatos

Informacija apie eismo sąlygas gali būti teikiama dviem būdais (2.11 skyrius):

- a) kaip *taktinė eismo informacija* (TEI), gaunama naudojant radarą ir, jei yra, laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemą, tokią kaip vidaus AIS su fone matomais elektroniniais navigaciniais žemėlapiais;
- b) kaip *strateginė eismo informacija* (SEI), gaunama naudojant elektroninę pranešimų iš laivų sistemą (pvz., duomenų bazę su laivų ir krovinių duomenimis, pranešimus naudojant VHF ryšį ar kitas mobiliojo informacijos perdavimo priemones – balso ir duomenų).

5.2.2. Taktinė eismo informacija (TEI)

- 1) Laivuose turėtų būti įrengtas radaras, kuris esant prastam matomumui leistų stebėti visus kitus kapitoną supančioje navigacinėje vietovėje esančius laivus.
- 2) Taktinis laive pateikiamas eismo vaizdas (2.11 skyriaus 2 dalis) turėtų būti papildytas bent radaro rodoma informacija ir, jei yra, vidaus AIS laivų informacija, pateikiama elektroniniame navigaciniame žemėlapyje (ENŽ).
- 3) Integruotas ekranas turėtų atitikti pagal UIP direktyvą nustatytus techninių vidaus ECDIS specifikacijų *navigacinio režimo* reikalavimus.

- 4) Jei taikomas vidaus ECDIS navigacinis režimas, laivo buvimo vieta turėtų būti nustatoma remiantis nuolatinio buvimo vietos nustatymo sistema, kurios tikslumas atitinka saugios navigacijos reikalavimus.
- 5) Jei kaip papildoma aplinkui esančių laivų buvimo vietos nustatymo priemonė naudojama laivo buvimo vietos ir sekimo sistema (tokia kaip vidaus AIS), ji turėtų atitikti pagal UIP direktyvą nustatytus tokių sistemų techninių specifikacijų reikalavimus. Laivų informacija turėtų būti matoma taktiniame eismo vaizde, be to, turėtų būti pateikiama papildoma informacija apie laivus.
- 6) Be to, vietos eismui valdyti (pvz., LEP centruose) naudojama krante pateikiama taktinė eismo informacija (5.3.1 skyrius).

5.2.3. Strateginė eismo informacija (SEI)

- 1) Strateginė eismo informacija (2.11 skyriaus 3 dalis) turėtų būti rengiama tada, kai būtina atlikti ilgalaikių eismo sąlygų UIP teritorijoje tyrimą, kuriuo remiantis būtų galima priimti vidutinio laikotarpio ir ilgalaikius sprendimus (pvz., nepaprastųjų atvejų valdymo sprendimus kilus potvyniui ar susikaupus ledui).
- 2) Strateginė eismo informacija būti naudinga:
 - a) valdant šliuzus ir tiltus (nustatant planuojamą atvykimo laiką (PAL (ETA)) ir reikiamą atvykimo laiką (RAL (RTA)));
 - b) planuojant reisus;
 - c) teikiant nelaimių poveikio mažinimo pagalbą (laivų ir krovinių duomenis);
 - d) valdant terminalus (PAL (ETA) ir RAL (RTA) skaičiavimas).
- 3) Kad būtų galima teikti strateginę informaciją, kompetentinga institucija turi sukurti *pranešimų iš laivų* sistemą (pvz., susietą su UIP centru). Šios sistemos uždavinys – rinkti, tikrinti ir platinti gaunamus duomenis.
- 4) SEI UIP naudotojams (2.10 skyrius) perduodama pagal pareikalavimą (5.5 skyriaus 7 dalis) ir atsivėlgiant į privatumo nuostatas.
- 5) Laivų ir krovinių duomenys turėtų būti kaupiami duomenų bazėje. Duomenų bazėje gali būti kaupiami šie duomenys:
 - a) pranešimai balsu naudojant mobiliuosius telefonus;
 - b) pranešimai balsu naudojant VHR radijo ryšį (5.1.2 skyriaus 6 dalis);
 - c) elektroniniai pranešimai, perduoti naudojant laive esančius kompiuterius (pvz., BICS taikomąją priemonę) ir mobiliojo ryšio priemones (pvz., mobiliaisiais telefonais perduodami duomenys) arba krante įrengtus kompiuterius ir fiksuotas ryšio linijas, kuriais perduodami pradiniai pranešimai (laivo atpažinimo ir krovinių duomenys);
 - d) laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemų (pvz., iš vidaus AIS), kurias naudojant perduodami *eigos* pranešimai (laivo buvimo vieta ir PAL (ETA)), duomenys.
- 6) Pranešimai iš vidaus vandenimis plaukiojančių laivų turėtų atitikti pagal UIP direktyvą nustatytus elektroninių pranešimų iš laivų techninių specifikacijų reikalavimus.
- 7) 5.2.3 lentelėje nurodyta galima įvairioms paslaugoms teikti, pavyzdžiui, šliuzams ir tiltams valdyti, padėti mažinant nelaimių poveikį arba terminalams valdyti, skirtų duomenų rinkinių struktūra.

5.2.3 lentelė

Pranešimų iš laivų duomenų rinkinys (pavyzdys)

Nekintami junginiui priklausančių laivų duomenys	
Rūšis	MV
Pavadinimas	Arcona
Oficialus laivo Nr. (jūrų laivų – IMO Nr.)	4 620 004

Ilgis	110 m
Plotis	11,40 m
Kintami duomenys	
Igulos narių skaičius	3
Buvimo vieta (vandens kelias ir kilometras)	Emmerich, 857,0 km
Plaukimo kryptis	prieš srovę
Sujungtų laivų skaičius	2
Junginio ilgis	187 m
Junginio plotis	11,40
Grimzlė	3,20 m
Kita pranešimo perdavimo vieta (šliuzas, tiltas, terminalas)	Meiderich šliuzas
PAL (ETA) į pranešimo perdavimo vietą ir paklaida	17:30 ± 0:30
Kiekvienam daliniam kroviniai	
Krovinio rūšis	Cheminiai produktai
Krovinio kodas pagal darniąją sistemą	310 210
Pakrovimo vieta (JT vietovės kodas)	Rotterdam
Paskirties vieta (JT vietovės kodas)	Dortmund
Krovinio kiekis (tonomis)	2 800
Tik jei vežamas pavojingas krovinys	
Krovinio pavadinimas	Na-Nitrit
Krovinio kodas	ADN, ADNR
Klasė	5.1
Pakuotės kodas	III
JT Nr. (jei yra)	1,500
Mėlynų kūgio formos ženklų arba šviesų skaičius	1

- 8) Krante rodomas strateginis eismo vaizdas gali apimti tik tam tikrų rūšių laivus (pvz., ypač didelius laivus, pavojingus krovinius vežančius laivus, specialiosios paskirties transporto priemonės ir ypatingus vilkikų derinius).
- 9) Kaimininės atsakingos institucijos turėtų keistis duomenimis. Jei atsakingos administravimo institucijos yra valstybėse narėse, kurioms taikoma UIP direktyva, duomenimis turėtų būti keičiamasi elektroniniu būdu. Kitais atvejais, atsižvelgiant į dalyvaujančių laivų skaičių, tai turėtų būti daroma telefonu, faksu, elektroniniu paštu arba keičiantis elektroniniais duomenimis.

5.3. Eismo valdymas

5.3.1. Vietos eismo valdymas (laivų eismo paslaugos – LEP)

- 1) Remiamasi IALA vidaus LEP gairėmis (1 skyrius, 3.a).
- 2) Siekiant užtikrinti navigacijos saugą sudėtingomis vietos sąlygomis ir apsaugoti aplinkinėse vietovėse gyvenančius žmones bei aplinkinę infrastruktūrą nuo galimų laivybos pavojų, turėtų būti įsteigtas LEP centras, skirtas vietos eismui valdyti naudojant taktinį eismo vaizdą. Pagrindinė jo užduotis – organizuoti eismą. Sudėtingos vietos sąlygos gali būti šios:
 - a) siauras farvateris ir (arba) seklumos;
 - b) siauri posūkiai;

- c) siauros ir (arba) žemos patiltės ir (arba) daug tiltų;
 - d) stiprios vandens srovės ir (arba) kryžminės srovės;
 - e) farvateris su eismo apribojimais, pvz., vienos krypties eismas;
 - f) vandens kelių susikirtimas;
 - g) labai intensyvus eismas.
- 3) Taktinis eismo vaizdas (TEI) gaunamas renkant krante esančio radaro duomenis ir laivų buvimo vietos nustatymo bei sekimo informaciją ir parodant laivų informaciją vidaus ECDIS sistemoje, laikantis pagal UIP direktyvą nustatytų techninių vidaus ECDIS ir vidaus vandenimis plaukiojančių laivų buvimo vietos nustatymo bei sekimo sistemų specifikacijų. Esant intensyviai eismui ilgoje upės atkarpoje, TEI gali būti papildyta objekto buvimo vietos nustatymo sistema.

5.3.2. Navigacinė pagalba

Navigacinė pagalba yra bendras terminas, vartojamas kalbant apie kai kurias pagalbos plaukiojantiems vidaus vandenimis laivams paslaugas.

Eismo srityje (žr. 4.4 skyrių) siekiant, kad nesudarytų pavojingos laivų eismo sąlygos, *navigacinę pagalbą* teikia laive arba – tam tikromis ypatingomis aplinkybėmis – krante esantys locmanai. *Laivybos pagalbą* teikia vilkikai arba valtinkai, padedantys saugiai plaukioti ir prisišvartuoti.

Transporto srityje kapitonomis teikiamos *laivų aprūpinimo paslaugos*, o jas teikia, pavyzdžiui, bunkeriniai laivai, naftos atliekų surinkimo laivai, laivų techninio aprūpinimo įmonės ir remonto organizacijos.

5.3.3. Šliuzų ir tiltų valdymas

- 1) UIP turėtų optimizuoti eismo srautą šiais būdais:
 - a) pagalba šliuzų ir (arba) tiltų valdytojams priimant trumpalaikius su šliuzo ar tilto darbo ciklo planavimu susijusius sprendimus, pateikiant jiems elektroninį šliuzo žurnalą, duomenų bazę ir registruojant laukimo laiką;
 - b) pagalba šliuzų ir (arba) tiltų valdytojams priimant vidutinio laikotarpio sprendimus, teikiama keičiantis duomenimis su kaimyniniais šliuzais;
 - c) pagalba kapitonomis informuojant juos apie laukimo laiką;
 - d) šliuzo darbo ciklų optimizavimas skaičiuojant šliuzų grandinės PAL (ETA) ir (arba) RAL (RTA), RAL (RTA) perdavimas kapitonomis.
- 2) Padėti planuoti šliuzų ir tiltų darbą gali laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistema su duomenų baze bei atitinkamomis ryšių priemonėmis (pvz., balso ir duomenų perdavimo naudojant VHF ryšį, GSM) (5.2.3 skyrius).

5.4. Nelaimių poveikio mažinimo pagalba

- 1) Teikiant nelaimių poveikio mažinimo pagalbą, reiso pradžioje UIP centre įregistruojami laivų ir transportavimo duomenys, o reiso metu šie duomenys atnaujinami. Įvykus avarijai, UIP centras nedelsdamas pateikia duomenis avarinėms tarnyboms.
- 2) Atsižvelgdama į rizikos vertinimo rezultatus (6.4 lentelė, B.2.a), nelaimių poveikio mažinimo tarnyba gali registruoti tik tam tikrų rūšių laivus ir junginius (5.2.3 skyriaus 8 dalis) arba visus laivus.
- 3) Už reikalingų duomenų (5.2.3 lentelė) teikimą turėtų būti atsakingas kapitonas).
- 4) Turėtų būti įdiegta pranešimų iš laivų sistema su duomenų baze bei atitinkamomis ryšio priemonėmis (žr. 5.2.3 skyrių).
- 5) Laivo buvimo vieta ir plaukimo kryptis turėtų būti pranešama šiais atvejais:
 - a) įplaukiant į UIP centro teritoriją arba išplaukiant iš jos;

- b) atvykus į nurodytas UIP centro teritorijoje esančias vietas, iš kurių būtina pranešti apie atvykimą į jas;
- c) reiso metu pasikeitus duomenims;
- d) prieš sustojant ilgesniam nei įprasta laikui ir vėl pradėdant plaukti.

5.5. Transporto logistikos ir (arba) transporto valdymo informacija

- 1) Logistikai skirtos taikomosios UIP priemonės yra:
 - a) reisų planavimas;
 - b) transporto valdymas;
 - c) intermodalinių uostų ir terminalų valdymas;
 - d) krovinių ir laivynų valdymas.
- 2) *Reisų planavimas* yra kapitono ir laivo savininko uždavinys. Reisų planavimas apima laivo apkrovos ir grimzlės planavimą, taip pat PAL (ETA) planavimą ir reiso metu galimų pakrovimo ir iškrovimo darbų planavimą. UIP turėtų palengvinti reisų planavimą šiais būdais:
 - a) teikiama farvaterių informacijos paslauga (5.1 skyrius);
 - b) teikiama strategine eismo informacija (5.2.3 skyrius);
 - c) teikiamomis šliuzų ir tiltų valdymo paslaugomis (5.3.3 skyrius).
- 3) *Transporto valdymas* yra transportavimo grandinės valdymas, kuris nepatenka į navigacinės veiklos sritį ir kurį vykdo krovinių vežimo agentai bei transporto paslaugų kokybės vadovai. Jo tikslai:
 - a) pagal sutartį dirbančių laivynų valdytojų ir (arba) kapitonų ir terminalų operatorių darbo kontrolė;
 - b) pagal sutartį naudojamų transporto priemonių judėjimo kontrolė;
 - c) nenumatytų šioms transporto priemonėms kylančių grėsmių stebėseną;
 - d) transportavimo pabaigimas (pristatymas ir sąskaitos išrašymas).
- 4) Kompetentingos institucijos turėtų sukurti informacijos sistemas, kurias naudojant būtų galima užtikrinti duomenų judėjimą tarp visuomeninių ir privačių partnerių. Turi būti naudojami 1 skyriaus 3 dalies e–j punktuose nurodyti standartai ir techninės specifikacijos.
- 5) Privačių ir valstybinių partnerių tarpusavio ryšiai ir keitimasis informacija taikant su logistika susijusias taikomas UIP priemones turėtų būti vykdomi laikantis UIP srityje tarpusavyje sutartų procedūrų ir techninių specifikacijų.
- 6) Kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į galimybių ribas, turėtų sudaryti kuo tinkamesnes sąlygas taikyti tokias logistikai skirtas taikomas priemones kaip:
 - a) naudotojų ir klientų keitimosi su laivais ir terminalais susijusia informacija priemonės;
 - b) pagalbinės laivynų planavimo priemonės;
 - c) PAL (ETA) ir (arba) RAL (RTA) derinimo tarp laivų ir terminalų priemonės;
 - d) laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo priemonės;
 - e) elektroninės prekybos priemonės.

Kompetentingos institucijos taikomųjų priemonių kūrėjams turėtų nurodyti naudojamų duomenų struktūrą.

- 7) Keitimosi duomenimis UIP srityje konfidencialumas turi būti užtikrintas taip, kaip nustatyta UIP direktyvos 9 straipsnyje. Jei logistikos informacija teikiama naudojant kompetentingos institucijos administruojamas sistemas, ši institucija turėtų imtis reikalingų priemonių komercinės informacijos konfidencialumui užtikrinti. Jei konfidencialius duomenis teikia trečiosios šalys, būtina laikytis privatumo nuostatų.

5.6. Teisės saugai skirta informacija

Teisės sauga užtikrina, kad tam tikrų žinybų atstovai laikytųsi tai žinybai taikomų teisės aktų. UIP padeda užtikrinti teisės saugą šiose vidaus navigacijos srityse:

- a) sienos kirtimo procedūrų valdymas (pvz., imigracijos tarnybos kontroliuojamų žmonių judėjimas, muitinės);
- b) eismo saugos reikalavimų laikymasis;
- c) aplinkos apsaugos reikalavimų laikymasis.

6. UIP PLANAVIMAS

6.1. Bendrosios nuostatos

Pagal UIP direktyvos 4 straipsnį valstybės narės imasi būtinų priemonių UIP įgyvendinti vidaus vandens keliuose, kurie patenka į tos direktyvos 2 straipsnio 1 dalies taikymo sritį. Be to, valstybės narės gali taikyti direktyvą tiems vandens keliams ir uostams, kurie 2 straipsnio 1 dalyje nėra nurodyti.

Atitinkama kompetentinga institucija paprastai turėtų pasirūpinti reikalinga kompetencija ir lėšomis, kad siekiant tikslų būtų galima naudoti pageidaujamo lygio technologijas ir kompetenciją.

6.2. Pareigos

- 1) Kompetentinga institucija yra įpareigojama (su eismu susijusių UIP srityje) planuoti UIP, įgalioti teikti UIP ir tvarkyti UIP skirtas lėšas. Jei UIP jau teikiamos, kompetentinga institucija turėtų pakeisti UIP teikimo sritį, jei dėl aplinkybių tai būtina.
- 2) Jei dvi ar daugiau vyriausybės arba kompetentingų institucijų yra bendrai suinteresuotos tam tikroje teritorijoje pradėti teikti UIP, jos gali nuspręsti plėtoti bendras UIP.
- 3) Reikėtų atkreipti dėmesį į stebėsenos ir pageidaujamo UIP patikimumo bei jų prieigos lygio palaikymo galimybes.
- 4) Planuodama UIP, atitinkama kompetentinga institucija turėtų:
 - a) turėti UIP veiklos teisinius pagrindus ir užtikrinti UIP atitiktį nacionaliniams ir tarptautiniams teisės aktams;
 - b) nustatyti UIP tikslus;
 - c) paskirti UIP atsakingą instituciją;
 - d) apibūdinti UIP aprėpties teritoriją;
 - e) nustatyti paslaugas, kurios bus teikiamos, ir funkcijas, kurios bus vykdomos;
 - f) nustatyti taikomųjų priemonių reikalavimus;
 - g) suteikti nustatytiems UIP uždaviniams vykdyti reikalingą įrangą;
 - h) suteikti pakankamai kompetentingų darbuotojų ir juos apmokyti;
 - i) bendradarbiaudama su krovinių vežėjų, laivynų savininkų ir uostų savininkų organizacijomis, suderinti eismo ir transporto valdymo poreikius.

6.3. Atsakomybė

Atsakomybės už UIP gairių laikymąsi aspektas yra svarbus klausimas, kurį išspręsti galima tik nagrinėjant atskirus atvejus ir atsižvelgiant į nacionalinę teisę. Todėl UIP atsakinga institucija turėtų atsižvelgti į numanomas laivų avarijų, kurios galėjo įvykti dėl netinkamo UIP operatorių pareigų vykdymo, teises pasekmes.

6.4. Planavimo procedūra

6.4 lentelėje parodyti UIP plėtojimo ir įgyvendinimo planavimo etapai, kurių reikėtų laikytis.

6.4 lentelė

UIP planavimo procedūra

A. PARENGTINIS TYRIMAS

1. Esamų ir būsimų teritorijai būdingų sąlygų aprašymas ir analizė

- a) hidrografinės, hidrologinės ir meteorologinės sąlygos
- b) vandens kelių sąlygos
pvz., vandens kelių dydžiai (šliuzų, tiltų, farvaterių), matomumas farvateriuose, specifiniai apribojimai (posūkiai, susiaurėjimai, sekumos, siauros ir žemos patiltės), navigacijos metodai, sangrūdos, šliuzų darbo laikas
- c) esamos ir būsimos eismo ir transporto sąlygos
keleivių skaičius, krovinių masė tonomis, krovinių rūšys, laivyno sudėtis
- d) avarijų skaičius, pobūdis ir poveikis, įskaitant pasekmių analizę
- e) teisinės sąlygos
atsakingos institucijos, teisinis nenumatytų įvykių ir (arba) nelaimių reguliavimas
- f) regioninės valdymo ir organizacinės sąlygos
pvz., šliuzų operatoriai, uostų ir terminalų bendrovės
- g) esamos UIP sistemos
- h) kitos teritorijai būdingos problemos, pvz., vėlinimasis

2. Tikslai žr. 4.3 skyrių

3. Uždaviniai žr. 4.4 skyrių

4. Teiktinos paslaugos ir vykdytinos funkcijos žr. 4.5 ir 4.6 skyrius

5. Reikalingi teisės aktai

6. Taikomųjų priemonių reikalavimai

7. Sprendimo dėl tolesnių procedūrų pasiūlymas

B. TAIKOMŪJŲ PRIEMONIŲ PROJEKTAVIMAS

1. Vienos ar daugiau būsimų taikomųjų UIP priemonių projektavimas

trumpas aprašymas, galimų IT sistemų veikimo pristatymas ir sąnaudų vertinimas

- a) funkcijų projektavimas
vidinės ir išorinės vietos sąlygas atitinkančios funkcijos
- b) funkcinio projekto pavertimas techniniu projektu (sistemomis)
- c) laivų ir kranto įrangos poreikio nustatymas

2. Būsimų taikomųjų UIP priemonių vertinimas

- a) rizikos vertinimas, pvz., rizikos rūšys ir jų reikšmingumo vertinimas porinio palyginimo būdu

- b) transporto veiksmingumo vertinimas atliekant sąnaudų ir naudos analizę
laivų laukimo laiko mažinimas, didesnis patikimumas, mažesnė reisų trukmė, nenumatytų įvykių, avarijų ir vėlinimosi nuostoliai
- c) poveikio aplinkai tyrimas
jei galima, miesto vietovėms ir upėms

3. Būsimų taikomųjų UIP priemonių organizacinė struktūra

- a) teisinė atsakomybė ir regioninė teisinė bazė
- b) kompetentinga planavimo ir kūrimo institucija
- c) už eksploatavimą atsakinga UIP institucija
uždavinį įgyvendinanti atsakinga institucija
- d) personalui skirtos priemonės
ilgainiui visiškai automatizuotos, mokymo aspektai

6.5. Mokymas

Norint sėkmingai teikti UIP, reikalingas kompetentingas ir patyręs personalas, kuris vykdytų UIP atsakingos institucijos pareigas. Norint turėti profesionalius, sugebančius didinti laivybos saugą ir veiksmingumą, darbuotojus, būtina vykdyti tinkamo personalo paiešką, atranką ir jį mokyti. Toks personalas padės užtikrinti, kad bus atsižvelgta į visus įvairių, neatsiejamai su UIP susijusių, užduočių aspektus.

7. LAIPSNISKA UIP PLĖTOTĖ

- 1) 7 lentelėje pateikta galimos laipsniškos įvairių UIP dalių plėtotės apžvalga.
- 2) Kadangi įvairūs parametrai labai skiriasi, neišmanoma pateikti bendrų rekomendacijų, kaip įvairiomis aplinkybėmis priimti su UIP susijusius sprendimus.

7 lentelė

Galima laipsniška įvairių UIP dalių plėtra

(kursyvu: sistema išbandyta, bet dar neįdiegta)

Paslaugos rūšis		Etapas	Sistemos konfigūracija	Skyrius
1. Farvaterių informacijos paslaugos	1.1. Kranto ir laivo balso ryšys	1	Vietinė VHF ryšiu ties šluozais ir tiltais teikiama laivybos informacija	5.1.2
		2	Centrinė laivybos informacija, teikiama naudojant VHF ryšio su UIP centru sistemą	5.1.2
	1.2. Internetas	1	Interneto svetainė, kurioje pateikiami pranešimai kapitonomams ir informacija apie vandens lygį, nekintami puslapiai be duomenų valdymo sistemų	5.1.3 (1)
		2	Kaip ir 1 punktas, bet papildomai pateikiami kintami puslapiai su duomenų valdymo sistema	5.1.3 (3)
		3	Užsakomos e. pašto žinutės su pranešimais kapitonomams ir informacija apie vandens lygį	5.1.3 (4)
		4	Viename tinklalapyje pagal pareikalavimą teikiama visa kelią nuo išvykimo uosto iki paskirties uosto apimanti planavimui skirta farvaterio informacija	5.1.3 (5)
	1.3. Elektroninis navigacinis žemėlapis	1	Elektroninis rastrinis žemėlapis (nuskaityta popierinio žemėlapio kopija)	
		2	Vidaus ECDIS, veikianti informaciniu režimu	5.1.4 (1)

	Paslaugos rūšis	Etapas	Sistemos konfigūracija	Skyrius
2. Eismo informacija	2.1. Taktinė eismo informacija (TEI), radaro rodoma laive; vidaus ECDIS; laivų buvimo vietos nustatymas ir sekimas	1	Radaro rodoma TEI	5.2.2 (1)
		2	Radaro rodoma TEI ir navigacinių režimų veikianti vidaus ECDIS, ENŽ rodomi tik saugos požiūriu svarbūs objektai	5.2.2 (2)–(4) 5.1.4 (3)
		3	Kaip ir 2 punktas, bet ENŽ rodomi visi objektai	5.1.4 (4)
		4	Tokia kaip 3 punkte nurodyta vidaus ECDIS, bet papildomai tei- kiama vandens gelmių informacija	5.1.4 (5)
		5	Tokia kaip 1 punkte nurodyta vidaus ECDIS, tik papildyta laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistema	5.2.2 (5)
	2.2. Strateginė eismo informacija, teikiama naudojant pranešimų iš laivų sistemą	1	UIP centre esanti duomenų bazė, balso pranešimai GSM ryšiu, ran- kinis duomenų UIP centre	5.2.3 (5a)
		2	UIP centre esanti duomenų bazė, balso pranešimai VHF ryšiu, ranki- nis duomenų UIP centre	5.2.3 (5b)
		3	UIP centre esanti duomenų bazė, pradiniai pranešimai naudojant pranešimų iš laivų sistemą (duo- menų perdavimas GSM ryšiu), automatinis duomenų įvedimas UIP centre, balso pranešimai apie buvimo vietą VHF ryšiu	5.2.3 (5c)
		4	<i>Kaip ir 3 punktas, taip pat pranešimai apie buvimo vietą ir PAL (ETA), naudojant laivo buvimo vietos nusta- tymo ir sekimo sistemas, automatinis duomenų įvedimas UIP centre</i>	5.2.3 (5d)
		5	UIP centre esanti duomenų bazė, taip pat UIP centrų keitimasis elektroniniais duomenimis	5.2.3 (9)
3. Eismo valdymas	3.1. Laivų eismo paslaugos (LEP)	1	Krante įrengtos radarų stotys, LEP centras, vidaus ECDIS su radaro perdanga	5.3.1 (1)
		2	Kaip ir 1 punktas, taip pat vidaus ECDIS su radaro perdanga ir objekto buvimo vietos nustatymo sistema	5.3.1 (3)
		3	Vidaus ECDIS su laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo siste- mos informacija	5.3.1 (3)
	3.2. Šliuzų ir tiltų valdymas	1	Šliuzo žurnalas, laukimo laiko registravimas, vietinio masto duo- menys	5.3.3 (1a)
		2	Kaip ir 1 punktas, taip pat keiti- masis duomenimis su kitais šliuzais	5.3.3 (1b)
		3	<i>Kaip ir 2 punktas, taip pat laukimo duomenų perdavimas kapitonams (reisų planavimo pagalba)</i>	5.3.3 (1c)
		4	<i>Šliuzo darbo ciklo optimizavimas šliuzų grandinei skaičiuojant PAL (ETA) ir (arba) RAL (RTA), RAL (RTA) perdavimas kapitonams, duomenų apie laivų buvimo vietas įvedimas naudojant laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemą</i>	5.3.3 (1d)
	4. Nelaimių poveikio mažinimo pagalba	4.1. Pranešimų iš laivų sistema, skirta tam tikrų rūšių laivams ir junginiams	1–5	2.2 punkte nurodytos sistemų konfigūracijos
4.2. Pranešimų iš laivų sistema, skirta visiems laivams		1–5	2.2 punkte nurodytos sistemų konfigūracijos	5.4

Paslaugos rūšis		Etapas	Sistemos konfigūracija	Skrysius
5. Reisų planavimas	5.1. Farvaterių informacija	1	1.1–1.3 punktuose nurodytos sistemų konfigūracijos	5.5 (2)
	5.2 Šliužų ir (arba) tiltų valdymas, RAL (RTA) ir laukimo laiko perdavimas	2	3.2.4 punkte nurodytos sistemų konfigūracijos	

8. UIP STANDARTIZAVIMO PROCEDŪROS

- 1) UIP reikia standartizuoti dėl šių priežasčių:
 - a) vidaus navigacija nesibaigia ties valstybių sienomis;
 - b) norint integruoti transportą (sukurti multimodalinį kelių, geležinkelių ir vandens kelių transportą), vidaus navigacijos srityje būtina taikyti naujas kitų transporto rūšių informacijos technologijas;
 - c) įvairios UIP sistemos visiškai išnaudojamos tik tuomet, kai jos yra suderintos;
 - d) įrangos tiekėjai nepradės gaminti techninės ir programinės UIP įrangos, jei nebus parengti standartai ir techninės specifikacijos.
- 2) UIP turėtų būti plėtojamos ir teikiamos laikantis suderintų standartų ir techninių specifikacijų, tokių kaip:
 - a) šios UIP gairės – kaip pagrindas;
 - b) IALA vidaus LEP gairės;
 - c) techninės vidaus ECDIS specifikacijos;
 - d) techninės elektroninių pranešimų iš laivų specifikacijos;
 - e) techninės pranešimų kapitonams specifikacijos;
 - f) laivo buvimo vietos ir sekimo techninės specifikacijos (tokios kaip techninės vidaus AIS specifikacijos);
 - g) vidaus vandenyse naudojamų radarų reikalavimai (būsimasis ETSI standartas);
 - h) Regioninis susitarimas dėl radiotelefonų paslaugų vidaus vandens keliuose.
- 3) Techninės specifikacijos turėtų būti plėtojamos atsižvelgiant į jūrų laivybą, kad būtų įmanomas mišrus eismas upių žiotyse bei upių ir jūrų prekybos zonose.
- 4) Jūros eismo standartizavimo procese jau dalyvaujančių tarptautinių organizacijų turėtų būti paprašyta atsižvelgti į standartizavimo pažangą vidaus vandens kelių sektoriuje, pavyzdžiui:
 - a) IHO, IEC atliktą darbą plėtojant vidaus ECDIS;
 - b) IALA atliktą darbą plėtojant vidaus LEP;
 - c) PIANC atliktą darbą plėtojant upių informacijos paslaugas;
 - d) ITU, ETSI, IEC, IALA atliktą darbą plėtojant vidaus AIS;
 - e) ITU atliktą darbą plėtojant vidaus VHF;
 - f) JT/EEK atliktą darbą plėtojant specialius standartus, naudotinus perduodant elektroninius pranešimus iš laivų (pvz., EDIFACT, UN/LOCODE).
- 5) Šios organizacijos turėtų būti pakviestos dalyvauti ir bendradarbiauti plėtojant technines specifikacijas bei standartus ir prižiūrėti jų laikymąsi (tai jau yra daroma).

- 6) Tarptautinių institucijų, pavyzdžiui, JT/EEK, Centrinė Reino navigacijos komisijos, Dunojaus komisijos ir panašių kitose pasaulio šalyse veikiančių institucijų, prašoma patvirtinti arba rekomenduoti pagal UIP direktyvą nustatytas technines specifikacijas.
 - 7) Nacionalinių vyriausybių prašoma sertifikuoti pagal technines specifikacijas, nustatytas pagal UIP direktyvą, pagamintą įrangą.
 - 8) Nacionalinių vyriausybių prašoma dvišaliais ir daugiašaliais pagrindais bendradarbiauti siekiant kuo didesnės darnos.
-

Priedas

Informacijos apdorojimo ciklo, minėto 4.4 skyriuje, pavyzdys

