I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (ES) ŠT. 414/2007

z dne 13. marca 2007

o tehničnih smernicah za načrtovanje, izvajanje in operativno uporabo rečnih informacijskih storitev (RIS) iz člena 5 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti ([1]) in zlasti člena 5 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 1 Direktive 2005/44/ES je treba rečne informacijske storitve (RIS) razviti in izvajati na usklajen, medoperativen in odprt način.

(2) V skladu s členom 5 Direktive 2005/44/ES je treba opredeliti tehnične smernice za načrtovanje, izvajanje in operativno uporabo rečnih informacijskih storitev (RIS), v nadaljnjem besedilu poimenovane smernice RIS.

(3) Smernice RIS temeljijo na tehničnih načelih, določenih v Prilogi II k Direktivi.

(4) V skladu s členom 1(2) Direktive 2005/44/ES morajo smernice RIS ustrezno upoštevati delo, ki ga opravijo zadevne mednarodne organizacije, kot so PIANC, CCNR in UNECE. Zagotovljena je kontinuiteta z drugimi vrstami upravljanja prometa, predvsem z upravljanjem prometa pomorskih plovil in informacijskimi storitvami.

(5) Z namenom zagotavljanja medsebojnega razumevanja na področju načrtovanja, izvajanja in operativne uporabe RIS je treba izraze in opredelitve, podane v teh smernicah RIS, uporabljati pri nadaljnji standardizaciji in pripravi programa.

(6) Pri razvoju storitev, sistemov in programov je treba upoštevati zgradbo RIS, kakor je podana v teh smernicah.

(7) Pri načrtovanju RIS je treba upoštevati sistematičen postopek, kakor je opisan v teh smernicah RIS.

(8) Smernice, ki jih ureja ta uredba, ustrezajo trenutnemu stanju tehnike. Na podlagi izkušenj, pridobljenih z uporabo Direktive 2005/44/ES, in tehničnega napredka v prihodnosti bo smernice v skladu s členom 5(2) Direktive 2005/44/ES morda treba spremeniti.

(9) Osnutek smernic RIS je pregledal Odbor, ustanovljen s členom 11 Direktive 2005/44/ES.

(10) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora iz člena 11 Direktive 2005/44/ES –

([1]) UL L 255, 30.9.2005, str. 152.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Ta uredba opredeljuje smernice za načrtovanje, izvajanje in operativno uporabo rečnih informacijskih storitev (RIS). Smernice so določene v Prilogi k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13. marca 2007

Za Komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik

PRILOGA

Smernice RIS

KAZALO

1.	Uvod	6
2.	Opredelitve	7
2.1	Rečne informacijske storitve (RIS)	7
2.2	Sistem RIS	7
2.3	Območje RIS	8
2.4	Središče RIS	8
2.5	Celinski VTS	8
2.6	Območje VTS	8
2.7	Središče VTS	9
2.8	Pristojni organ	9
2.9	Organ RIS	9
2.10	Uporabniki RIS	9
2.11	Ravni informacij RIS	9
2.12	Sledenje in določanje položaja plovil	9
3.	Sodelujoča plovila	10
4.	Zgradba RIS	10
4.1	Splošno	10
4.2	Zainteresirane strani RIS	11
4.2.1	Oblikovalci politike	11
4.2.2	Regionalni upravitelji	11
4.2.3	Sistemski inženirji	11
4.2.4	Izvajalci storitev	12
4.2.5	Uporabniki RIS	12
4.3	Cilji RIS	12
4.4	Naloge RIS	12
4.5	Rečne informacijske storitve	15
4.6	Funkcije RIS in potrebe po informacijah	16
4.7	Aplikacije RIS	20
4.8	Sistemi RIS	20
5.	Priporočila za posamezne storitve	21
5.1	Informacijski sistemi plovnih poti (FIS)	21

5.1.1	Splošno	21
5.1.2	Radiotelefonske storitve na celinskih plovnih poteh	21
5.1.3	Internetne storitve	22
5.1.4	Storitev elektronske navigacijske karte (celinski ECDIS)	23
5.2	Storitev prometnih informacij	23
5.2.1	Splošno	23
5.2.2	Taktične prometne informacije (TTI)	23
5.2.3	Strateške prometne informacije (STI)	24
5.3	Upravljanje prometa	25
5.3.1	Upravljanje lokalnega prometa (sistem za nadzor plovbe – VTS)	25
5.3.2	Navigacijska podpora	26
5.3.3	Upravljanje zapornic in mostov	26
5.4	Podpora za pomoč ob nesrečah	26
5.5	Informacije za prometno logistiko/upravljanje	27
5.6	Informacije za kazenski pregon	28
6.	Načrtovanje RIS	28
6.1	Splošno	28
6.2	Pristojnosti	28
6.3	Odgovornost	29
6.4	Postopek načrtovanja	29
6.5	Usposabljanje	30
7.	Postopno razvijanje RIS	30
8.	Postopki standardizacije RIS	32
	Dodatek: Primer obdelave informacij v zanki iz poglavja 4.4	34

KRATICE

ADNR	Accord Européen relative au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieur du Rhin (Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnih snovi po celinskih vodah po Renu)
AIS	Automatic identification system (sistem za samodejno prepoznavanje – transponder)
ARGO	Advanced River Navigation (napredna rečna plovba)
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Nizozemska)
BICS	Binnenvaart informatie en communicatie systeem (elektronski sistem za javljanje)
CAS	Calamity abatement support (podpora za pomoč ob nesrečah)
CCNR	Central Commission for the Navigation on the Rhine (Centralna komisija za plovbo po Renu)
CCTV	Closed circuit television (interna televizija)
ECIW	Code Europeen de Voies de la Navigation Intérieure (Evropski kodeks za notranje vodne plovne poti), ki ga je izdala UN/ECE
COMPRIS	Consortium Operational Management Platform River Information Services (projekt raziskav in razvoja EU, 2003–2005)
D4D	Data Warehouse for the river Danube (skladišče podatkov za reko Donavo)
DGPS	Differential global positioning system (globalni sistem za določanje položaja)
ECDIS	Electronic chart and display information system (elektronski prikaz navigacijskih kart in informacijski sistem)
ECE	Economic Commission for Europe of the United Nations (Gospodarska komisija OZN za Evropo)
EDI	Electronic data interchange (elektronska izmenjava podatkov)
EDIFACT	Electronic data interchange for administration, commerce and transport (elektronska izmenjava podatkov za administracijo, trgovino in promet) (standard UN/ECE)

ENC	Electronic navigational chart (elektronska navigacijska karta)
ETA	Estimated time of arrival (predvideni čas prihoda)
ETD	Estimated time of departure (predvideni čas odhoda)
ETSI	European Telecommunications Standards Institute (Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde)
FI	Fairway information (informacije o plovnih poteh)
FIS	Fairway information service (informacijske storitve za plovne poti)
GLONASS	Global orbiting navigation satellite system (sistem za globalno satelitsko navigacijo)
GNSS	Global navigation satellite system (sistem za globalno satelitsko navigacijo)
GSM	Global system for mobile communication (globalni sistem za mobilne komunikacije)
HF	High frequency (visoka frekvenca)
Oznaka HS	Harmonizirani sistem poimenovanj in šifrskih oznak blaga Svetovne carinske organizacije
IALA	International Organisation of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Mednarodno združenje ustanov za svetilnike)
IEC	International Electrotechnical Commission (Mednarodna elektrotehniška komisija)
IHO	International Hydrographic Organisation (Mednarodna hidrografska organizacija)
Kodeks IMDG	International maritime dangerous goods code (Mednarodni kodeks za prevoz nevarnih snovi po morju)
IMO	International Maritime Organisation (Mednarodna pomorska organizacija)
INDRIS	Inland Navigation Demonstrator of River Information Services (projekt raziskav in razvoja EU, 1998 −2000)
ISO	International Standardisation Organisation (Mednarodna organizacija za standardizacijo)
IT	Information technology (informacijska tehnologija)
ITU	International Telecommunication Union (Mednarodna telekomunikacijska zveza)
LAN	Local area network (lokalno omrežje)
LBM	Lock and bridge management (upravljanje zapornic in mostov)
OFS	Official ship number (uradna številka ladje)
PIANC	International Navigation Association (Mednarodna zveza za plovbo)
PTM	Port and terminal management (upravljanje pristanišč in terminalov)
RIS	River Information Services (rečne informacijske storitve)
RTA	Required time of arrival (zahtevani čas prihoda)
SAR	Search and rescue (iskanje in reševanje)
SIGNI	Znaki in signali po celinskih plovnih poteh, ki jih je izdal UN/ECE
SMS	Short message service (storitev kratkih sporočil)
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea (Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju)
SOTDMA AIS	Self organising time division multiple access AIS (samoorganizajoči časovno porazdeljen sodostop AIS)
STI	Strategic traffic information (strateške prometne informacije) (slika)
TCP/IP	Transmission control protocol/Internet protocol (protokol za krmiljenje prenosa/internetni protokol)
TI	Traffic information (prometne informacije)
TTI	Tactical traffic information (taktične prometne informacije) (slika)
UMTS	Universal mobile telecommunication system (univerzalni mobilni telekomunikacijski sistem)
UTC	Universal time co-ordinated (mednarodni srednjeevropski čas)
VDL	VHF data link (podatkovna povezava VHF)
VHF	Very high frequency (zelo visoka frekvenca)
VTC	Vessel traffic centre (prometno središče plovil)
VTMIS	Vessel traffic management and information services (upravljanje prometa plovil in informacijske storitve) (pomorska plovba)
VTS	Vessel traffic services (sistem za nadzor plovbe)
WAP	Wireless application protocol (brezžični aplikacijski protokol)
WCO	World Customs Organisation (Svetovna carinska organizacija)
WI-FI	Wireless fidelity (brezžični dostop do interneta)
ZKR/CCNR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Centralna komisija za plovbo po Renu)

SLIKE

Slika 2.3	Zveza med območjem RIS in območjem VTS
Slika 4.1	Razvoj in preoblikovanje RIS
Slika 4.4.a	Vloge področij in naloge upravljanja v celinskem ladijskem prometu
Slika 4.4.c	Elementi obdelave informacij v zanki
Slika 4.4.d	Obdelava informacij v zanki

TABELE

Tabela 4.4.b	Pridobivanje storitev RIS
Tabela 4.5	Rečne informacijske storitve
Tabela 4.6	Funkcionalna razčlenitev rečnih informacijskih storitev
Tabela 4.8	Zveza med storitvami in sistemi
Tabela 5.2.3	Podatkovni niz za javljanje z ladij
Tabela 6.4	Postopek načrtovanja za RIS
Tabela 7	Možno postopno razvijanje različnih delov RIS

1. UVOD

(1) Smernice RIS opisujejo načela in splošne zahteve za načrtovanje, izvajanje in operativno uporabo rečnih informacijskih storitev ter z njimi povezanih sistemov.

(2) Enako se uporabljajo za promet tovornih plovil, potniških plovil ter plovil, namenjenih za šport in rekreacijo.

(3) Uporabljati jih je treba v povezavi z mednarodnimi predpisi, priporočili in smernicami, kot so:

(a) Smernice in merila za sistem za nadzor plovbe po celinskih vodah (smernice za celinski VTS), (v svetu), priporočilo IALA V-120, junij 2001, 2001;

(b) Regionalni dogovor o radiotelefonskih storitvah na celinskih plovnih poteh (Basel), 2000;

(c) tehnične specifikacije za celinski ECDIS, kakor so opredeljene v Direktivi RIS ([1]);

(d) tehnične specifikacije za sisteme za sledenje in določanje položaja plovil, kot je celinski AIS, kakor so opredeljene v Direktivi RIS;

(e) tehnične specifikacije za elektronski sistem javljanja z ladij na področju celinske plovbe, kakor so opredeljene v Direktivi RIS;

(f) tehnične specifikacije za obvestila kapitanom na področju celinske plovbe, kakor so opredeljene v Direktivi RIS;

(g) harmonizirani sistem poimenovanj in šifrskih oznak blaga Svetovne carinske organizacije (v svetu);

(h) Kodeks ZN za trgovinske in prometne lokacije UN/LOCODE (v svetu);

(i) standard EDIFACT ZN (v svetu);

(j) standardizirani besednjak UN/ECE za radijske povezave na področju celinske plovbe (Evropa), 1997.

(4) V raziskovalnem in razvojnem projektu INDRIS Evropske unije ([2]) so bili razviti številni koncepti in predlogi standardizacije za rečne informacijske storitve. Ti so:

(a) smernice in priporočila za RIS, 1999 (ki jih PIANC uporablja kot izhodišče za smernice RIS);

(b) funkcionalna opredelitev koncepta RIS, 1998;

(c) standardizacija prenosa podatkov (AIS, GNSS, internet), 1999;

(d) standardi za taktično izmenjavo podatkov, komunikacijo in sporočila (celinski AIS), 1998;

(e) standardizacija podatkov, 1998:

— standardi oznak (država, lokacija, terminal, vrsta plovila, tovor),

— scenariji RIS (funkcije),

— standardi izmenjave podatkov (EDIFACT, S-57 mehanizem posodabljanja);

(f) baze podatkov javljanja, 1999.

(5) Koncept za celinski ECDIS je bil razvit v nemškem projektu ARGO ([3]) v sodelovanju z INDRIS.

([1]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti (UL L 255, 30.9.2005, str. 152).

([2]) Rezultati so na voljo na zgoščenki Prometnega raziskovalnega središča (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, Nizozemska.

([3]) Končno poročilo z dne 15. marec 2003 o preskusnem postopku ARGO z informacijami o globinah se lahko prenese s spletne strani www.elwis.de pod rubriko „RIS-Telematikprojekte (ARGO)“.

(6) Koncept za zgradbo RIS je razvila tematska mreža WATERMAN ([4]), ki je ukrep 5. okvirnega programa za raziskave in tehnološki razvoj EU na področju VTMIS (pomorska plovba) in RIS. Na podlagi teh dosežkov je bila zgradba RIS leta 2003 celovito in temeljito izpopolnjena v raziskovalnem in razvojnem projektu COMPRIS ([5]) Evropske unije.

(7) Kadar se v tem dokumentu sklicuje na celinski ECDIS (in elektronske navigacijske karte), celinski AIS (ali sisteme za sledenje in določanje položaja plovil na splošno), elektronski sistem poročanja z ladij in obvestila kapitanom, so s tem mišljene tehnične specifikacije, kakor so opredeljene v Direktivi RIS.

2. OPREDELITVE

V povezavi z rečnimi informacijskimi storitvami se v teh smernicah RIS uporabljajo naslednji izrazi (glej tudi nekatere posebne opredelitve v poglavjih 4 in 5).

2.1 **Rečne informacijske storitve (RIS)**

Rečne informacijske storitve so usklajene informacijske storitve za podporo upravljanja prometa in prevoza na področju celinske plovbe, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza, če je to tehnično izvedljivo. Namen RIS je prispevati k varnemu in učinkovitemu postopku prevoza in uporabi celinskih plovnih poti v njihovem največjem obsegu. RIS že delujejo na najrazličnejše načine.

Pojasnila

(1) RIS vključujejo vmesnike do drugih vrst prevoza – morskega, cestnega in železniškega.

(2) *Reke* v smislu RIS vključujejo vse celinske plovne poti in pristanišča, kakor so opredeljeni v členu 2(1) Direktive RIS.

(3) RIS je prav tako splošen izraz za vse posamezne informacijske storitve za podporo celinske plovbe na usklajen način.

(4) RIS zbirajo, obdelujejo, ocenjujejo in razširjajo informacije o plovnih poteh, prometu in prevozu.

(5) RIS ne zadevajo notranjih trgovinskih dejavnosti med enim ali več udeleženimi podjetji, ampak so odprte za povezovanje s trgovinskimi dejavnostmi.

2.2 **Sistem RIS**

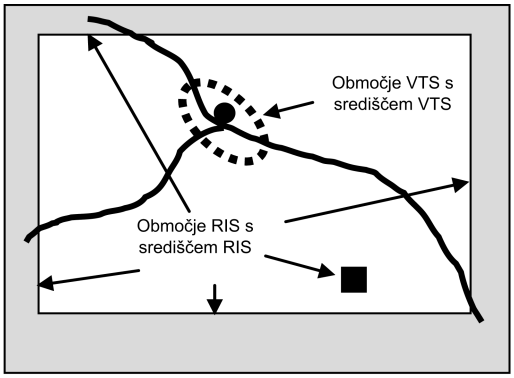
Za potrebe RIS je sodoben sistem rečnih informacij sestavljen iz enega ali več usklajenih sistemov IT. Sistem IT (sistem informacijske tehnologije) je celovit sistem človeških virov, strojne opreme, programske opreme, komunikacijskih sredstev in predpisov za izpolnjevanje naloge obdelave informacij.

([4]) Podatki so na voljo pri Prometnem raziskovalnem središču (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, Nizozemska.

([5]) Rezultati so na voljo pri Prometnem raziskovalnem središču (AVV), Rijkswaterstaat, P.O.Box 1031, NL-3000 BA Rotterdam, Nizozemska in na www.euro-compris.org.

2.3 **Območje RIS**

Območje RIS je formalno opisano kot območje, kjer so RIS dejavne. Območje RIS lahko vključuje plovne poti v geografskem porečju, vključno z območji ene ali več držav (npr. kadar plovna pot izoblikuje mejo med dvema državama) (slika 2.3).



Slika 2.3

Zveza med območjem RIS in območjem VTS

2.4 **Središče RIS**

Središče RIS je mesto, kjer operaterji upravljajo storitve. RIS lahko obstajajo brez središča RIS (npr. internetne storitve, storitev z bojami). Kadar je predvideno vzajemno delovanje ladja/obala v obeh smereh (npr. s storitvijo VHF), je potrebno eno središče RIS ali več. Če na območju RIS obstaja središče VTS ali zapornica, se ta lahko uporablja kot središče RIS. Priporočljivo je, da se vse storitve na območju RIS združijo v eno samo središče RIS.

2.5 **Celinski VTS**

Celinski sistem za nadzor plovbe je storitev, ki jo izvaja pristojni organ in katere cilj je izboljšati varnost in učinkovitost ladijskega prometa ter zaščititi okolje. Sistem mora biti sposoben komunicirati s prometom in se odzivati na prometne razmere, ki nastajajo na območju delovanja VTS.

VTS mora vključevati vsaj informacijsko storitev, lahko pa vsebuje tudi druge, kot je storitev navigacijske pomoči ali storitev organiziranja prometa, ali obe, kakor sta opredeljeni spodaj:

— Informacijska storitev je storitev, ki zagotavlja, da so bistvene informacije za sprejemanje navigacijskih odločitev na krovu pravočasno na voljo.

— Storitev navigacijske pomoči je storitev za pomoč pri sprejemanju navigacijskih odločitev na krovu in spremljanju njegovih učinkov. Navigacijska pomoč je zlasti pomembna pri zmanjšani vidljivosti ali težkih vremenskih razmerah ali v primeru napak ali pomanjkljivosti, ki vplivajo na radar, krmilje ali pogon. Navigacijska pomoč se zagotovi v ustrezni obliki informacij o položaju, in sicer na zahtevo udeleženca v prometu ali v posebnih okoliščinah po presoji operaterja VTS, pri čemer se uporabijo tehnologije, kot je GNSS/Galileo.

— Storitev organiziranja prometa je storitev za preprečevanje nastanka nevarnih razmer v ladijskem prometu, ki temelji na upravljanju prometnih tokov, ter za zagotavljanje varnega in učinkovitega gibanja ladijskega prometa v območju VTS (poglavji 4.5 in 5.3.1).

Kjer so celinski VTS prisotni, so del rečnih informacijskih storitev (slika 2.3). Celinski VTS znotraj RIS pripada skupini storitev upravljanja prometa, s poudarkom na informacijski storitvi in organiziranju prometa (poglavje 4.5 in 5.3.1).

2.6 **Območje VTS**

Območje VTS je prostorsko omejeno, uradno prijavljeno območje storitev VTS. Območje VTS je lahko razdeljeno na podobmočja ali sektorje.

2.7 **Središče VTS**

Središče VTS je središče, od koder se upravlja VTS. Vsako podobmočje VTS ima lahko svoja podsredišča.

2.8 **Pristojni organ**

Pristojni organ iz člena 8 Direktive RIS je organ, ki ga vlada pooblasti kot v celoti ali delno odgovornega za varnost, vključno z varovanjem okolja in učinkovitostjo ladijskega prometa. Pristojni organ ima običajno naloge načrtovanja, priprave financiranja in začetka obratovanja RIS.

2.9 **Organ RIS**

Organ RIS je organ, odgovoren za upravljanje, delovanje in usklajevanje RIS, vzajemno sodelovanje s sodelujočimi plovili ter varno in učinkovito zagotavljanje storitve.

2.10 **Uporabniki RIS**

Uporabnike storitev je mogoče opisati v več različnih skupinah: kapitani, operaterji RIS, upravitelji zapornic/mostov, organi, pristojni za plovne poti, operaterji terminalov, operaterji v središčih za izogibanje nesrečam, upravljavci flot, vkrcevalci tovora, pošiljatelji, prejemniki, špediterji in odpravniki dobave.

2.11 **Ravni informacij RIS**

Rečne informacijske storitve delujejo na podlagi različnih informacijskih ravni. Informacije o plovnih poteh vsebujejo samo podatke o plovnih poteh. Prometne informacije vsebujejo informacije o plovilih na območju RIS. Prometne informacije se lahko razdelijo v taktične prometne informacije in strateške prometne informacije. Prometne informacije se zagotovijo s prometnimi slikami.

Obstajajo tri ravni informacij:

(1) Informacije o plovnih poteh (FI) vključujejo geografske, hidrološke in administrativne informacije o vodnih poteh (plovnih poteh) na območju RIS, ki jih uporabniki RIS zahtevajo za načrtovanje, izvrševanje in nadzorovanje plovbe. Informacije o plovnih poteh so enosmerne informacije: obala-ladja ali obala-urad (urad uporabnikov).

(2) Taktične prometne informacije (TTI) so informacije, ki vplivajo na takojšnje odločitve kapitana ali operaterja VTS glede plovbe v dejanskih prometnih razmerah in bližnjem geografskem okolju. Taktična prometna slika vsebuje informacije o položaju in posebne informacije o vseh plovilih, ki jih zazna radar in so predstavljena na elektronski navigacijski karti, ter so jim, če je možno, dodane zunanje prometne informacije, kot so informacije, ki jih je predložil celinski AIS. TTI se lahko zagotovijo na krovu plovila ali na obali, npr. v središču VTS.

(3) Strateške prometne informacije (STI) so informacije, ki vplivajo na srednjeročne in dolgoročne odločitve uporabnikov RIS. Strateška prometna slika prispeva k sposobnostim načrtovanja odločitev v zvezi z varno in učinkovito plovbo. Strateška prometna slika se izdela v središču RIS in se na zahtevo predloži uporabnikom. Strateška prometna slika vključuje vsa pomembna plovila na območju RIS skupaj z njihovimi značilnostmi, tovorom in položaji, ki so shranjena v podatkovni bazi in predstavljena v tabeli ali na elektronski karti. Strateške prometne informacije lahko zagotovi središče RIS/VTS ali urad.

2.12 **Sledenje in določanje položaja plovil**

Sledenje plovil je funkcija ohranjanja informacij o stanju plovila, kot so trenutno stanje in značilnosti, ki se po potrebi povežejo z informacijami o tovoru in pošiljkah.

Določanje položaja plovil je pridobitev informacij o položaju plovila, po potrebi pa tudi o tovoru, pošiljkah in opremi.

Del te storitve lahko na primer izpolni celinski AIS. Druge dele lahko izpolni elektronski sistem javljanja z ladij.

3. SODELUJOČA PLOVILA

(1) Plovila, ki plujejo na območju RIS, uporabljajo obvezne storitve, priporoča pa sem jim tudi čim večja uporaba informacij, ki jih zagotovijo RIS in ustrezne storitve.

(2) Za odločitve v zvezi z dejansko plovbo in manevriranjem plovila je odgovoren kapitan. Kakršne koli informacije, ki so jih zagotovile RIS, ne morejo nadomestiti nobene kapitanove odločitve.

(3) Glede na raven razpoložljivih informacij in zahteve pristojnega organa je priporočljivo, da se plovila (razen plovil, namenjenih za šport in rekreacijo) postopno opremijo z (glej poglavje 4.8):

(a) radijsko opremo za sočasno radijsko sprejemanje na področju celinske plovbe na dveh postajah VHF (ladja/ladja in ladja/obala);

(b) radarjem za predstavitev prometa v bližnji okolici plovila;

(c) osebnim računalnikom z mobilnimi komunikacijskimi zmogljivostmi (GSM) za prejemanje elektronske pošte in internet ter za elektronsko javljanje;

(d) napravo za celinski ECDIS z elektronskimi navigacijskimi kartami (ENC)

— v informacijskem prikazu,

— v navigacijskem prikazu (z radarskim prikazom);

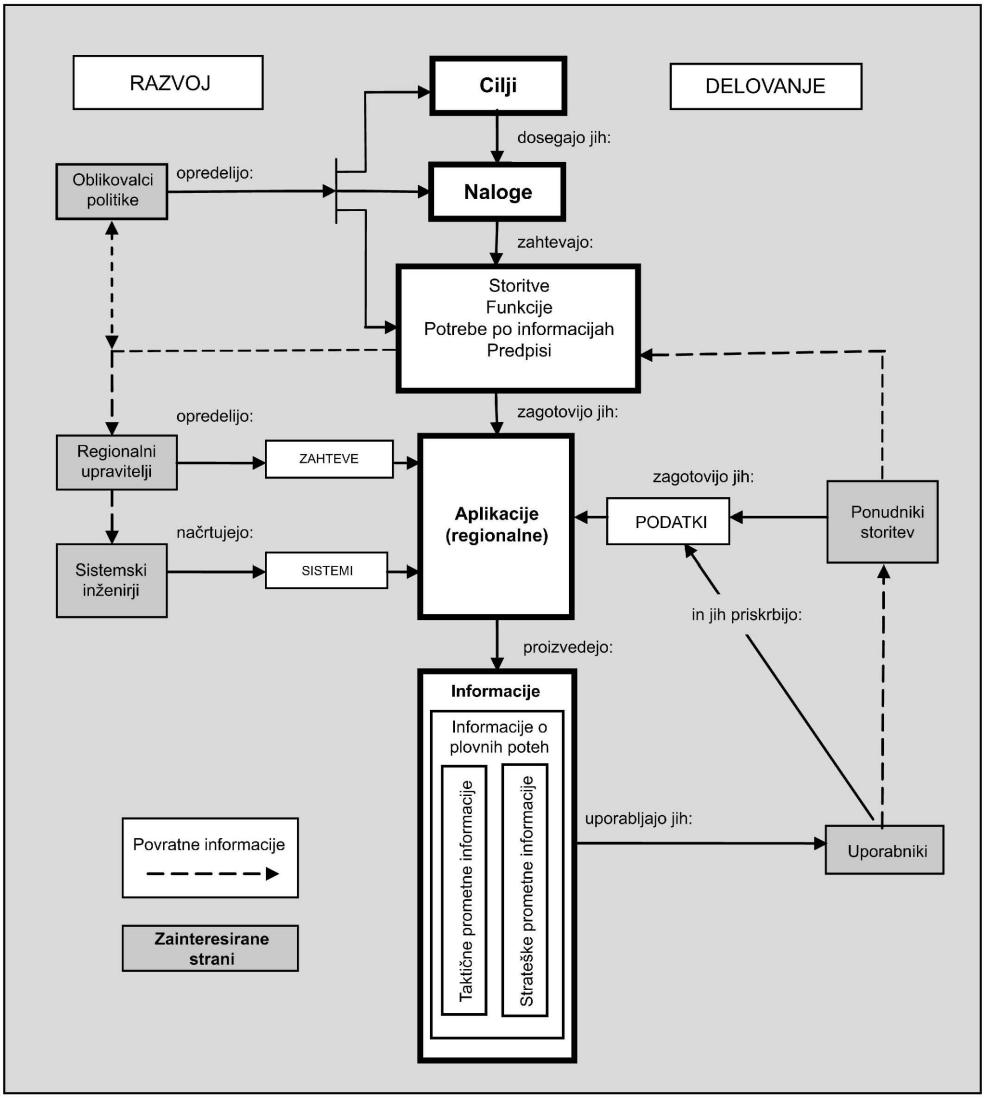
(e) sistemom za sledenje in določanje položaja plovil, kot je celinski AIS, s sprejemnikom položaja (GNSS/Galileo) in radijskim sprejemnikom-oddajnikom, ki za prikazovanje uporablja celinski ECDIS.

4. ZGRADBA RIS

4.1 **Splošno**

Namen tematske mreže WATERMAN (poglavje 1(6)), ki predstavlja začetek razvoja okvirne zgradbe RIS, je bil prenesti politične *cilje* v specifikacije za načrtovanje *aplikacije*. Zgradbo RIS je treba opredeliti tako, da je izdelava aplikacij RIS učinkovita, razširljiva in združljiva z drugimi aplikacijami RIS ali aplikacijami za druge vrste prevoza. Razvoj zgradbe RIS mora voditi do skupnega okolja aplikacij RIS tako, da se izboljšajo izvajanje, uporabnost in učinkovitost aplikacij.

Rečne informacijske storitve se lahko razvijejo in preoblikujejo v skladu s sliko 4.1.



Slika 4.1

Razvoj in preoblikovanje RIS

4.2 Zainteresirane strani RIS

RIS bo izvajala povezana celota sodelujočih zainteresiranih strani, ki bo tudi zagotavljala njihovo stalno delovanje. Najpomembnejši med njimi so:

4.2.1 *Oblikovalci politike*

Oblikovalci politike želijo, da RIS rešijo (ali zmanjšajo) prometne in prevozne težave. Eno skupino oblikovalcev politike sestavljajo organi, odgovorni za varnost na plovnih poteh. Drugi oblikovalci politike, npr. organizacije lastnikov ladij, želijo zagotoviti prometne/logistične informacijske storitve za vkrcevalce tovora in operaterje terminalov. Različne skupine oblikovalcev politike imajo za doseganje ciljev zahtevanih storitev lastne politične cilje, naloge in zamisli. Takoj po izbiri storitev je treba določiti funkcije in potrebe po informacijah skupaj z njihovimi omejitvami in medsebojnim delovanjem za zagotavljanje teh storitev.

4.2.2 *Regionalni upravitelji*

Regionalni upravitelji, npr. upravljavci plovnih poti pristojnega organa, upravljavci nadzora prometa, upravljavci storitev iskanja in reševanja, lastniki ladij in vkrcevalci tovora, nadzorujejo aplikacije RIS. S podrobnejšimi in natančnejšimi opisi storitev ter funkcij v povezavi z lokalnimi vidiki ali vidiki vmesnika človek/stroj opredeljujejo tudi zahteve za aplikacije.

4.2.3 *Sistemski inženirji*

Sistemski inženirji pripravijo sistemske specifikacije ter vgradijo komponente strojne in programske opreme v sistemske komponente. Ponudniki RIS in VTS, sestavljavci sistema in telekomunikacijski operaterji bodo sistemske komponente združili v celovite sisteme, ki omogočajo storitve RIS.

4.2.4 *Izvajalci storitev*

Izvajalci storitev omogočajo in skrbijo za delovanje RIS ter v ta namen razvijajo, vzdržujejo in izvajajo aplikacije RIS. Nadzorujejo neodvisne aplikacije in po potrebi zagotavljajo glavni vložek v aplikacije, bodisi neposredno bodisi prek uporabnikov RIS.

4.2.5 *Uporabniki RIS*

Uporabnike RIS je mogoče opisati kot več različnih skupin: kapitani, operaterji RIS, upravitelji zapornic/mostov, organi, pristojni za plovne poti, operaterji terminalov, operaterji v središčih za izogibanje nesrečam, upravljavci flot, vkrcevalci tovora, pošiljatelji, prejemniki, špediterji, odpravniki dobave.

4.3 **Cilji RIS**

Cilj je opis namena. Cilj se lahko imenuje tudi namen ali namera. RIS imajo tri glavne cilje:

(1) Prevoz mora biti *varen*:

— čim manj poškodb,

— čim manj smrtnih žrtev,

— čim manj nesreč na potovanjih.

(2) Prevoz mora biti učinkovit:

— čim večja prepustnost ali dejanska zmogljivost plovnih poti,

— čim večja nosilnost vozil (dolžina, širina, ugrez in višina),

— krajši čas potovanja,

— manjša delovna obremenitev uporabnikov RIS,

— nižji stroški prevoza,

— manjša poraba goriva,

— zagotovitev učinkovite in gospodarne povezave med vrstami prevoza,

— zagotovitev učinkovitih pristanišč in terminalov.

(3) Prevoz mora biti okolju prijazen:

— manjše okoljsko tveganje,

— zmanjšanje emisij onesnaževal in razlitij zaradi nesreč, nezakonitih ukrepov ali običajnih dejavnosti.

Te cilje je treba izpolniti pod pogojem, da so vse RIS na voljo na način, ki je zanesljiv, stroškovno učinkovit in pravno utemeljen.

4.4 **Naloge RIS**

Rečne informacijske storitve podpirajo številne naloge upravljanja v celinskem ladijskem prometu. Te naloge so povezane s cilji (poglavje 4.3) in se opravljajo na treh različnih področjih:

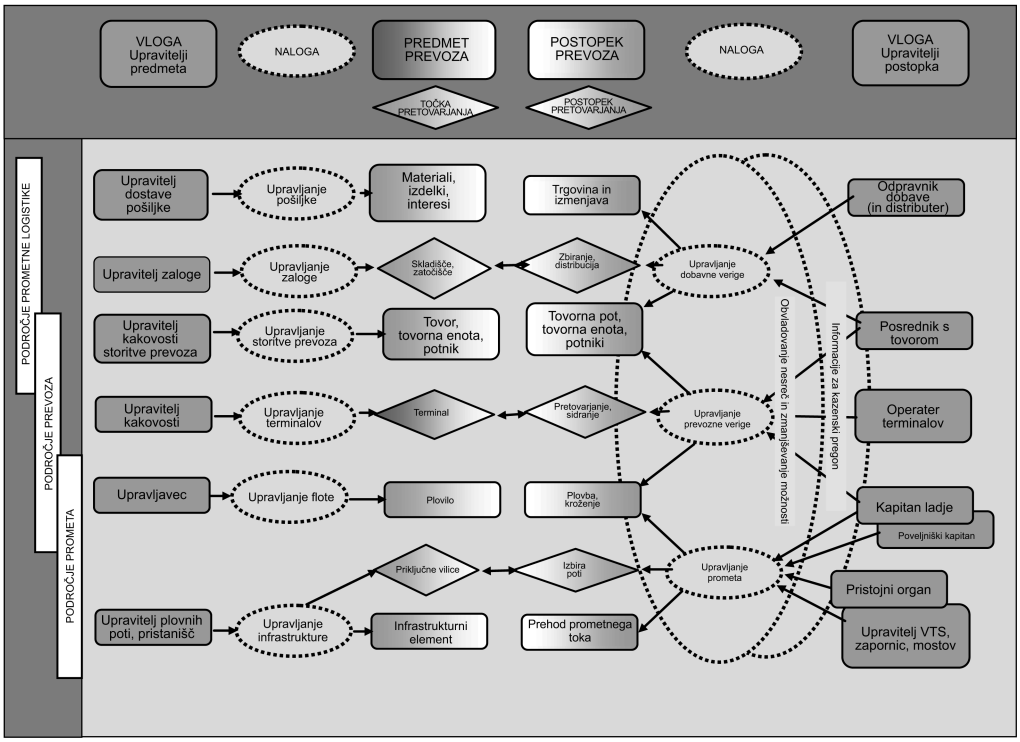
— *prometna logistika*, kjer stranke, ki so pobudnice prevoza, sodelujejo s strankami, ki prevoz organizirajo (npr. pošiljatelj, prejemniki, vkrcevalci, odpravniki dobave, špediterji, lastniki flot),

— *prevoz*, kjer stranke, ki organizirajo prevoz, sodelujejo s strankami, ki prevoz izvajajo (npr. lastniki flot, operaterji terminalov, odjemalci),

— *promet*, kjer stranke, ki izvajajo prevoz (npr. kapitani ladij in navigatorji), sodelujejo s strankami, ki upravljajo iz tega izhajajoči ladijski promet (npr. upravitelj prometa, pristojni organ).

Naloge izvajajo različni *akterji*, ki igrajo svojo *vlogo*, in so povezani s *predmeti prevoza* in *postopki prevoza*. En akter je lahko zainteresirana stran hkrati na enem ali več področjih. Dejavnosti akterjev so združene v *točkah pretovarjanja* in *postopkih pretovarjanja*. Slika 4.4.a kaže pregled vseh ustreznih vlog (in s tem zainteresiranih strani, ki ustrezajo tem vlogam), odgovornih za promet, prevoz in prometno logistiko v celinskem ladijskem prometu. Naloge iz slike 4.4.a se prav tako imenujejo *skupne naloge* v smislu, da morajo biti posamezne naloge s tem povezanih vlog medsebojno usklajene z vzajemnim obveščanjem in pogajanjem, v nekaterih primerih pa tudi s prenosom navodil. Ta pregled je osnova za opredelitev storitev RIS (Vir: COMPRIS: zgradba RIS, referenčni model).

Slika 4.4.a



Slika 4.4.a

Področja, vloge in naloge upravljanja v celinskem ladijskem prometu

Naloge upravljanja omogočajo izpeljevanje naslednjih storitev RIS glede na cilje, kjer lahko ena storitev RIS ustreza eni ali več nalogam upravljanja (tabela 4.4.b):

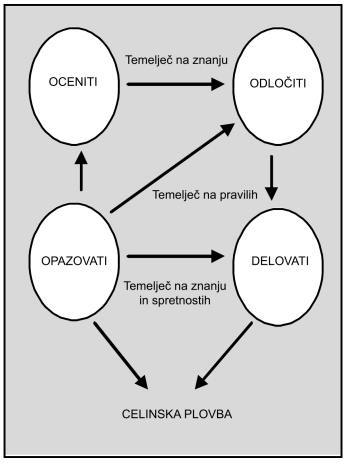
Tabela 4.4.b

Izpeljevanje storitev RIS

Cilji (poglavje 4.3)	Naloge upravljanja (slika 4.4.a)		Storitve RIS (tabela 4.5)
Učinkovitost	Povezano s **predmetom** prevoza	Upravljanje pošiljke	ITL upravljanje tovora (5.d)
		Upravljanje zaloge	
		Upravljanje storitve prevoza	ITL zunaj področja uporabe RIS
		Upravljanje terminalov	ITL upravljanje terminalov (5.c)
		Upravljanje flote	ITL upravljanje tovora in flote (5.d)
Varnost, zaščita okolja, učinkovitost		Upravljanje infrastrukture	Informacijski sistemi plovnih poti (1)
			Statistike (7)
			Stroški plovbe in pristaniške pristojbine (8)
Učinkovitost	Povezano s **postopkom** prevoza	Upravljanje dobavne verige Upravljanje prevozne verige	ITL upravljanje tovora in flote (5.d)
			ITL upravljanje prevoza (5.b)
			ITL upravljanje intermodalnih pristanišč in terminalov (5.c)
			ITL načrtovanje plovbe (5.a)
Varnost, učinkovitost	Povezano s **postopkom** prometa	Upravljanje prometa	Prometne informacije (2)
			Upravljanje prometa (3)
Varnost, zaščita okolja, učinkovitost	**Vsi** predmeti in postopki	Obvladovanje nesreč in zmanjšanje možnosti nesreč	Podpora za pomoč ob nesrečah (4)
		Kazenski pregon	Informacije za kazenski pregon (6)

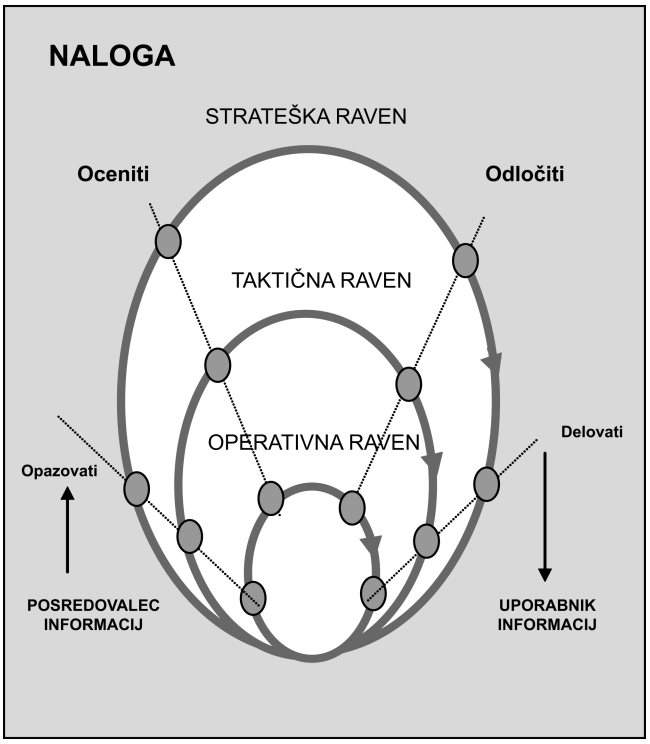
ITL = Informacije za prometno logistiko () = oštevilčenje v tabeli 4.5

Naloge na vseh področjih RIS izvajajo akterji v ciklih, kot kažeta sliki 4.4.c in d. Poleg tega se lahko naloge opravijo na operativni, taktični ali strateški ravni (dober primer sta ravni taktičnih in strateških prometnih informacij, opredeljeni v poglavju 2.11). Ta koncept omogoča oblikovanje *obdelave informacij v zanki* za vsako posamezno nalogo, vključno z dejavnostmi različnih akterjev. Vsak korak v obdelavi informacij v zanki lahko podprejo rečne informacijske storitve, ki akterju pomagajo pri njegovih opažanjih, ocenah, odločitvah in dejavnostih. Obdelava podatkov v zanki se lahko uporablja za opredelitev rečnih informacijskih storitev (poglavje 4.5) in funkcij RIS (poglavje 4.6). Primer obdelave informacij v zanki je podan v Dodatku A (COMPRIS: zgradba RIS, zgradba informacij).



Slika 4.4.c

Elementi obdelave informacij v zanki



Slika 4.4.d

Obdelava informacij v zanki

4.5 **Rečne informacijske storitve**

Storitev zagotavlja in uporablja informacije. Uporabniku pomaga pri doseganju boljše učinkovitosti. Storitve se razvijajo z razvojnimi projekti in pobudami (ki jih spodbujajo zainteresirane strani ali nove tehnologije). Storitve so sredstva, s katerimi uporabnik dosega svoje cilje. Izvajanje naloge se lahko pospeši z uporabo ene ali več storitev.

Rečne informacijske storitve, kakor so opredeljene v poglavju 4.4, so preurejene in razdeljene v skladu s tabelo 4.5.

Tabela 4.5

Rečne Informacijske Storitve

Večinoma povezane s prometom

1. **Informacijski sistemi plovnih poti (FIS)**

   (a) Vizualni navigacijski pripomočki

   (b) Radiotelefonske storitve na celinskih plovnih poteh

   (c) Internetne storitve

   (d) Storitev elektronske navigacijske karte

2. **Prometne informacije (TI)**

   (a) Taktične prometne informacije (TTI)

   (b) Strateške prometne informacije (STI)

3. **Upravljanje prometa (TM)**

   (a) Upravljanje lokalnega prometa (sistem za nadzor plovbe – VTS)

   (b) Navigacijska podpora (NS)

   (c) Upravljanje zapornic in mostov (LBM)

4. **Podpora za pomoč ob nesrečah (CAS)**

Večinoma povezane s prevozom

5. **Informacije za prometno logistiko/upravljanje (ITL)**

(a) Načrtovanje plovbe (VP)

(b) Upravljanje prevoza (TPM)

(c) Upravljanje intermodalnih pristanišč in terminalov (PTM)

(d) Upravljanje s tovorom in floto (CFM)

6. **Informacije za kazenski pregon (ILE)**

7. **Statistika (ST)**

8. **Stroški plovbe in pristaniške pristojbine (CHD)**

Kratice v tabeli 4.5 se uporabljajo samo za povezovanje s tabelo 4.6.

4.6 **Funkcije RIS in potrebe po informacijah**

Funkcija RIS pomeni prispevek k storitvi. Funkcionalna razčlenitev rečnih informacijskih storitev omogoča usklajevanje zagotavljanja informacij z zahtevami uporabnikov. Iz tabele 4.6 je razvidna povezava med storitvami (poglavje 4.5), funkcijami (poglavje 4.6), uporabniki (poglavje 4.2.5) in informacijskimi ravnmi (poglavje 2.11). Prav tako kaže, da v večini primerov ista funkcija služi več uporabnikom v postopku prevoza. V tabeli 4.6 je podan primer, ki služi kot smernica in lahko bralca opominja pri sestavi njegovega/njenega lastnega seznama.

Tabela 4.6

Funkcionalna razčlenitev rečnih informacijskih storitev

Št.	**Storitev RIS** *Podstoritev RIS* Funkcija RIS	Informacijska raven	Uporabnik							
			Poveljnik ladje	Operater VTS	Upravitelj zapornic/mostov	Organ za plovne poti	Upravitelj terminalov	Središče za izogibanje nesrečam	Upravljavec flote	Vkrcevalec tovora
FIS	**Informacijski sistemi plovnih poti**									
	Zagotavljanje informacij o:									
FIS.1	geografski razčlenitvi plovnega območja in njenih posodobitvah	FIS	X	X	X	X		X	X	X
FIS.2	navigacijskih pripomočkih in prometnih znakih	FIS	X	X	X	X		X		
FIS.3	obrisih globine reke v navigacijskih kanalih	FIS	X		X	X	X	X		X
FIS.4	dolgotrajnih ovirah na plovnih poteh	FIS	X	X	X	X		X	X	X
FIS.5	dejanskih meteoroloških informacijah	FIS	X	X		X		X		
FIS.6	začasnih ovirah na plovnih poteh	FIS	X	X		X		X		X
FIS.7	sedanjih in prihodnjih vodostajih pri merilnih napravah	FIS	X	X		X		X	X	X
FIS.8	stanju rek, kanalov, zapornic in mostov na območju RIS	FIS	X	X	X	X		X		X

Št.	**Storitev RIS** *Podstoritev RIS* Funkcija RIS	Informacijska raven	Uporabnik							
			Poveljnik ladje	Operater VTS	Upravitelj zapornic/mostov	Organ za plovne poti	Upravitelj terminalov	Središče za izogibanje nesrečam	Upravljavec flote	Vkrcevalec tovora
FIS.9	omejitvah zaradi poplav in ledu	FIS	X	X	X	X		X	X	X
FIS.10	slabem delovanju navigacijskih pripomočkov	FIS	X	X		X				
FIS 11	kratkoročnih spremembah časa obratovanja zapornic in mostov	FIS	X	X	X	X				X
FIS 12	kratkoročnih spremembah navigacijskih pripomočkov	FIS	X	X		X				
FIS.13	običajnem času obratovanja zapornic in mostov	FIS	X	X	X	X		X	X	X
FIS.14	fizičnih omejitvah na plovnih poteh, mostovih in zapornicah	FIS	X	X	X	X		X	X	X
FIS.15	navigacijskih pravilih in predpisih	FIS	X	X	X	X		X	X	
FIS.16	odstotkih stroškov uporabe infrastrukture na plovnih poteh	FIS	X			X			X	X
FIS.17	predpisih in priporočilih za plovbo v prostem času	FIS	(X)			X		X		
TI	**prometnih informacijah**									
TTI	*taktičnih prometnih informacijah (kratkoročno odvisnih)*									
TTI.1	predstavitvi položaja lastnega plovila	TTI	X		X					
TTI.2	predstavitvi položajev drugih plovil	TTI	X	X						
STI	*strateških prometnih informacijah (srednjeročno in dolgoročno odvisnih)*									
STI.1	predstavitvi informacij o plovnih poteh (=FIS)	FIS	X			X		X	X	
STI.2	predstavitvi položajev plovil v širši okolici	STI	X		X	X		X		
STI.3	srednjeročni in dolgoročni oceni prometnih razmer	STI	X			X				
STI.4	predstavitvi značilnosti plovila	STI	X		X	X	X	X		X
STI.5	predstavitvi značilnosti tovora	STI	X		X	X	X	X		X
STI.6	predstavitvi namembnega kraja	STI	X	X	X	X	X	X	X	X
STI.7	predstavitvi informacij o incidentih/nesrečah v območjih pokritosti	STI	X	X		X		X		
STI.8	organiziranju in usmerjanju prometnega toka	STI	X	X		X				
TM	**upravljanju prometa**									
VTS	*sistemu za nadzor plovbe (lokalnemu)*									
VTS.1	predstavitvi položajev plovil v širšem obsegu	TTI		X						
VTS.2	nadzoru dogovorov o prečkanju in manevriranju	TTI		X						
VTS.3	kratkoročni oceni prometnih razmer	TTI		X						
VTS.4	organiziranju in usmerjanju prometnega toka v območju pokritosti RIS	TTI		X						
NS	*navigacijski podpori*									
NS.1	informacijah za krmarje (navigacijska podpora)	TTI	X	X						

Št.	**Storitev RIS** *Podstoritev RIS* Funkcija RIS	Informacijska raven	Uporabnik							
			Poveljnik ladje	Operater VTS	Upravitelj zapornic/mostov	Organ za plovne poti	Upravitelj terminalov	Središče za izogibanje nesrečam	Upravljavec flote	Vkrcevalec tovora
NS.2	informacijah za vlečne čolne (navtična podpora)	STI	X							
NS.3	informacijah za čolne s prostorom za gorivo, čolne za odstranitev odpadnega olja, podjetja za opremo plovil (svetovalne storitve za plovila)	STI	X						X	
LBM	*upravljanju zapornic in mostov*									
LBM.1	*obratovanju zapornic/mostov*									
LBM.1.1	predstavitvi dejanskega stanja postopka zapornic/mostov	TTI	X		X					
LBM.1.2	predstavitvi kratkoročnega načrtovanja zapornic/mostov (ETA/RTA plovil, čakalnih mest, položajev zapornic/mostov)	TTI	X	X	X					
LBM.2	*načrtovanju zapornic/mostov*									
LBM.2.1	zagotavljanju ETA bližajočih se plovil	STI			X					
LBM.2.2	zagotavljanju informacij o srednjeročnem in dolgoročnem načrtu postopka zapornic/mostov	STI			X	X				
LBM.2.3	zagotavljanju srednjeročnih in dolgoročnih RTA plovil	STI	X		X					
CAS	**podpori za pomoč ob nesrečah**									
CAS.1	informacijah o nesrečah, osredotočenih na prometne razmere	TTI	X			X		X		
CAS.2	oceni prometnih razmer v primeru nesreče	TTI				X		X		
CAS.3	usklajevanju pomoči patruljnih čolnov	TTI		X		X		X		
CAS.4	oceni morebitnih učinkov nesreč na okolje, ljudi in promet	TTI				X		X		
CAS.5	predstavitvi informacij za patruljne čolne, policijske čolne, čolne gasilske čete	TTI				X		X		
CAS.6	začetku in uskladitvi dejavnosti iskanja in reševanja	TTI	X			X		X		
CAS.7	sprejemanju ukrepov za zaščito prometa, okolja in ljudi	TTI				X		X		
ITL	**informacijah za prometno logistiko/upravljanje**									
VP	*načrtovanju plovbe*									
VP.1	zagotavljanju informacij o namembnem pristanišču, RTA in končnem namembnem kraju, vrsti tovora	STI	X						X	X
VP.2	zagotavljanju informacij o mreži plovnih poti na različnih stopnjah in njihovi predstavitvi	STI	X						X	X
VP.3	predstavitvi odpiralnega časa zapornic in mostov ter splošnega čakalnega časa	STI	X						X	X
VP.4	predstavitvi dolgoročnih informacij o vremenu	STI	X						X	X
VP.5	predstavitvi srednjeročne in dolgoročne napovedi vodostajev	STI							X	X
VP.6	predstavitvi informacij o značilnostih poti z RTA, ETA, ETD na točkah na progi	STI	X						X	X
VP.7	predstavitvi informacij, ki vplivajo na potovalne informacije	STI	X							

Št.	**Storitev RIS** *Podstoritev RIS* Funkcija RIS	Informacijska raven	Uporabnik							
			Poveljnik ladje	Operater VTS	Upravitelj zapornic/mostov	Organ za plovne poti	Upravitelj terminalov	Središče za izogibanje nesrečam	Upravljavec flote	Vkrcevalec tovora
TPM	*upravljanju prevoza*									
TPM.1	zagotavljanju in predstavitvi ETA plovil	STI	X	Organizacija dobaviteljev ladij Ureditev prostora za gorivo Služba za popravila						X
TPM.2	zagotavljanju in predstavitvi načrtov plovbe plovil	STI	X							X
TPM.3	zagotavljanju informacij o prostem prostoru za natovarjanje	STI	X							X
TPM.4	spremljanju izvajanja skrajšanih prevozov in terminalov		Posredniki s tovorom Upravitelj kakovosti storitve prevoza							
TPM.5	nadzoru neobičajnih nevarnosti (kot so udari, padec vodostaja) za zanesljivost prevoza									
TPM.6	usklajenosti izvajanja prevoza in terminala z dogovorjeno ravnjo storitve									
TPM.7	opredelitvi prilagoditev metod za načrtovanje plovbe									
PTM	*upravljanju intermodalnih pristanišč in terminalov*									
	predstavitvi dejanskega stanja terminalov ali pristanišč									
PTM.1.1	predstavitvi čakajočih plovil, ki so natovorjena/raztovorjena	TTI					X			X
PTM.1.2	predstavitvi dejanskega stanja terminalskega postopka	TTI					X			X
PTM.1.3	RTA plovil, čakalnih mest, položajev		X				X			X
PTM.2	*načrtovanju pristanišč ali terminalov*									
PTM.2.1	ETA bližajočih se vozil	STI					X			
PTM.2.2	srednjeročnem in dolgoročnem načrtu terminalskega postopka						X			
PTM.2.3	srednjeročnem in dolgoročnem RTA plovil	STI	X				X			
CFM	*upravljanju s tovorom in floto*									
CFM.1	informacijah o floti plovil in njihovih značilnostih prevoza	STI							X	X
CFM.2	informacijah o tovoru, ki se prevaža	STI							X	X
ILE	**informacijah za kazenski pregon**									
ILE.1	čezmejnem upravljanju (urad za priseljevanje, carina)					X				
ILE.2	skladnosti z zahtevami za varnost prometa					X				
ILE.3	skladnosti z okoljskimi zahtevami					X				
ST	**statistiki**					X				
ST.1	prehodu plovil in tovora na določenih točkah (zapornicah) plovne poti					X				
CHD	**stroških plovbe in pristaniških pristojbinah**		X		X	X				X

4.7 **Aplikacije RIS**

Aplikacije RIS so regionalne ali namenske uporabe sistemov v skladu s posebnimi zahtevami: lokalnimi, funkcionalnimi, usmerjenimi v postopke. Aplikacija RIS pomeni zagotavljanje rečnih informacijskih storitev po namenskih sistemih. Ena aplikacija lahko uporablja enega ali več sistemov za zagotavljanje storitve.

4.8 **Sistemi RIS**

Za RIS so bili razviti številni tehnični sistemi, od katerih se večina uporablja za več kot eno storitev, funkcijo ali aplikacijo (tabela 4.8):

Tabela 4.8

Zveza med storitvami in sistemi

SISTEM	STORITEV													
		Prometne informacije		Upravljanje prometa				Informacije za prometno logistiko						
	Informacije o plovnih poteh	Taktične	Strateške	Sistem za nadzor plovbe	Navigacijska podpora	Upravljanje zapornic in mostov	Podpora za pomoč ob nesrečah	Načrtovanje plovbe	Upravljanje prevoza	Upravljanje intermodalnih pristanišč in terminalov	Upravljanje s floto in tovorom	Informacije za kazenski pregon	Statistika	Stroški plovbe in pristaniške pristojbine
Vizualni navigacijski pripomočki	x													
Navigacijski pripomočki z radarskim zaznavanjem	x			x										
Svetlobni signali	x			x		x								
Mobilni telefon (govorni in podatkovni)	x				x	x	x	x	x	x	x	x		x
GNSS/Galileo za določanje položaja plovila		x	X				x	x	x	x				
Radio VHF	x	x	X	x	x	x	x	x		x		x		
Internet	x				x		x	x	x	x	x			x
Radar na plovilu	x	x					x							
Radar na kopnem		x		x		x	x							
Kamere CCTV na kopnem		x		x		x								
Elektronska navigacijska karta	x	x		x		x	x	x						
Sistem za sledenje in določanje položaja plovil		x	X	x		x	x	x	x	x	x	x		x
Sistem javljanja z ladij			X				x	x	x	x	x	x	x	x

5. PRIPOROČILA ZA POSAMEZNE STORITVE

Ker se tehnologija hitro spreminja, daje to poglavje večji poudarek *storitvam* in manj *sistemom*, odvisnim od tehnologije.

5.1 **Informacijski sistemi plovnih poti (FIS)**

5.1.1 *Splošno*

(1) Tradicionalna sredstva za zagotavljanje FIS so npr. vizualni navigacijski pripomočki, pisna obvestila kapitanom, oddajni in stacionarni telefon na zapornicah. Mobilni telefon, ki uporablja GSM, omogoča nove možnosti glasovne in podatkovne komunikacije, vendar GSM ni na voljo povsod in vedno. FIS po meri za plovne poti se lahko zagotovijo z:

(a) radiotelefonskimi storitvami na celinskih plovnih poteh;

(b) internetnimi storitvami;

(c) storitvijo elektronske navigacijske karte (npr. celinski ECDIS z ENC).

Te tri kategorije FIS se obravnavajo v tem poglavju. Večinoma temeljijo na trenutnih razmerah, vendar se bodo lahko obvestila kapitanom v prihodnje zagotovila tudi na primer prek storitve ENC.

(2) Vrste informacij o plovnih poteh so navedene v tabeli 4.6.

(3) Informacije o plovnih poteh vsebujejo statične, dinamične in tudi nujne informacije o plovnih poteh. Statične in dinamične informacije se morajo posredovati po določenem urniku. Nujne informacije se morajo zelo pogosto posodobiti in/ali se morajo posredovati v realnem času (npr. po glasovnem VHF ali z elektronsko izmenjavo podatkov, internetom, WAP).

(4) Informacije o plovnih poteh, povezane z varnostjo, je treba zagotoviti s pomočjo pristojnega organa ali v njegovem imenu.

(5) Informacije o plovnih poteh za mednarodno rečno območje je treba podati na enem samem mestu razširjanja, ki ima na voljo podatke zadevnega pristojnega organa.

(6) Posredovane podatke v zvezi z varnostjo mora potrditi pristojni organ.

(7) Vrednosti je treba podati z oznako točnosti, ki jim jo je mogoče priložiti.

(8) Storitve obveščanja o plovnih poteh je treba zagotoviti z odobrenimi komunikacijskimi orodji (npr. obvestila kapitanom po internetu ali VHF), biti pa morajo podane po meri in uporabne.

(9) Za omogočanje plovbe ob slabi vidljivosti preko radarja morajo biti plovne poti opremljene z zgornjimi oznakami z radarskim zaznavanjem na bojah in signalnih bojah ter z radarskimi oznakami pred oporniki mostov. Oprema plovnih poti za radarsko navigacijo je infrastrukturna naloga *navigacijskih pripomočkov z radarskim zaznavanjem*. Ta naloga je povezana z RIS, vendar ni njihov del. Zato se v teh smernicah RIS ne obravnava.

5.1.2 *Radiotelefonske storitve na celinskih plovnih poteh*

(1) Radiotelefonske storitve na celinskih plovnih poteh omogočajo vzpostavitev radijske komunikacije za posebne namene po dogovorjenih kanalih in dogovorjenih operativnih postopkih (kategorije storitev). Radiotelefonske storitve vključujejo pet kategorij storitev:

(a) ladja-ladja;

(b) navtične informacije;

(c) ladja-pristojni organi;

(d) obveščanje na krovu;

(e) klici po javnem omrežju (neobvezna storitev).

Med temi petimi kategorijami so za RIS pomembne samo prve tri. Radiotelefonske storitve omogočajo neposredno in hitro komunikacijo med kapitani, organi, pristojnimi za plovne poti, in pristaniškimi organi. Najprimernejše so za nujno potrebne informacije v realnem času.

(2) Radiotelefonske storitve temeljijo na naslednjih pravilih in predpisih:

(a) Pravilnik o radiokomunikacijah Mednarodne telekomunikacijske zveze (ITU) (v svetu);

(b) Regionalni sporazum o radiotelefonskih storitvah na celinskih plovnih poteh (Basel, 6. 4. 2000);

(c) standardizirani besednjak UN/ECE za radijske povezave na področju celinske plovbe (Gospodarska komisija OZN za Evropo, št. 35, 1997);

(d) pravila za plovbo po nacionalnih celinskih plovnih poteh.

(3) V kategorijah storitev ladja-ladja, navtične informacije in ladja-pristaniški organi mora biti prenos sporočil povezan izključno z varnostjo človeškega življenja ter gibanjem in varnostjo plovil.

(4) Priporočljivo je, da se glasovne informacije o plovnih poteh v kategoriji storitev navtične informacije (obala/ladja) uporabljajo:

(a) za nujne informacije, ki jih je treba pogosto posodobiti in posredovati v realnem času;

(b) za dinamične informacije, ki jih je treba posredovati dnevno.

(5) Nujne in dinamične informacije, ki jih je treba posredovati po govornem radiu lahko na primer zadevajo:

(a) začasne ovire v plovnih poteh, slabo delovanje navigacijskih pripomočkov;

(b) kratkoročne spremembe časa obratovanja zapornic in mostov;

(c) omejitve plovbe zaradi poplav in ledu;

(d) sedanje in prihodnje vodostaje pri merilnih napravah.

(6) Območje RIS mora biti v celoti pokrito z vrsto baznih postaj VHF za navtične informacije.

(7) V kategoriji storitev navtičnih informacij se lahko informacije pošljejo „vsem uporabnikom“ kot:

(a) redna poročila o stanju plovnih poti, vključno s poročili o vodostajih pri merilnih napravah ob določenem času dneva;

(b) nujna poročila ob posebnih dogodkih (npr. ureditev prometa po nesrečah).

(8) Operater središča RIS mora imeti možnost, da na zahtevo odgovori na posebna vprašanja kapitanov in od njih sprejema poročila.

5.1.3 *Internetne storitve*

(1) Priporoča se vzpostavitev internetnih storitev za naslednje vrste informacij o plovnih poteh:

(a) dinamične navtične informacije o stanju plovnih poti, ki jih je treba posredovati največ enkrat dnevno;

(b) dinamične hidrografske informacije, kot so dejanski vodostaji, napovedi vodostajev, globine navigacijskih kanalov (če so na voljo), napovedi ledu in poplav ter poročila;

(c) statične informacije (npr. fizične omejitve plovne poti, običajni čas obratovanja zapornic in mostov, navigacijska pravila in predpisi).

Zgoraj omenjene informacije se zagotovijo z obvestili kapitanom ali po celinskem ECDIS za plovne poti razreda Va in več.

(2) Standardni besednjak se mora uporabljati za obvestila kapitanom, da je mogoč enostaven ali samodejen prevod v druge jezike.

(3) Za gosto in/ali razširjeno omrežje plovnih poti je mogoče dinamične informacije urediti v interaktivnih podatkovnih bazah (*vsebinski sistem vodenja*), da se omogoči lažji dostop do podatkov.

(4) Poleg internetne predstavitve se lahko obvestila kapitanom pošljejo po elektronski pošti:

(a) z naročnino na elektronsko pošto na računalnikih na krovu plovil in v uradih;

(b) z naročnino na SMS na mobilnih telefonih;

(c) s stranmi WAP na mobilnih telefonih.

(5) Da bi kapitanom olajšali načrtovanje poti, se lahko vse informacije o plovnih poteh, ki so potrebne za pot od pristanišča odhoda do namembnega pristanišča, na zahtevo uporabnika predstavijo na eni strani.

(6) Obvestila kapitanom po internetu ali z izmenjavo podatkov med organi je treba posredovati v dogovorjeni obliki, da se omogoči samodejen prevod v druge jezike.

(7) Izpolniti je treba zahteve glede tehničnih specifikacij za obvestila kapitanom, kakor so opredeljene v Direktivi RIS.

5.1.4 *Storitev elektronske navigacijske karte (celinski ECDIS)*

(1) Elektronske navigacijske karte (ENC) morajo kot sredstvo za predstavitev informacij o plovnih poteh izpolnjevati zahteve glede tehničnih specifikacij celinskega ECDIS, kakor so opredeljene v Direktivi RIS.

(2) Informacije o karti, ki se uporabljajo v celinskem ECDIS, morajo biti zadnja izdaja informacij.

(3) Če je ENC namenjena uporabi v navigacijskem prikazu celinskega ECDIS, morajo biti v ENC vključeni vsaj ustrezni varnostni geo-objekti. Pristojni organ mora preveriti varnostno ustrezne informacije v ENC.

(4) Priporoča se, da se vsi geo-objekti iz kataloga objektov tehničnih specifikacij celinskega ECDIS vključijo v ENC.

(5) Priporoča se, da se globina reke vključi v ENC (obrisi globine). Globina reke je lahko povezana s predhodno opredeljenim vodostajem ali dejanskim vodostajem.

5.2 **Storitev prometnih informacij**

5.2.1 *Splošno*

Informacije v zvezi s prometnimi razmerami se lahko zagotovijo na dva načina (poglavje 2.11):

(a) kot *taktične* prometne informacije (TTI), ki uporabljajo radar in sistem za sledenje in določanje položaja plovil, kot je celinski AIS z osnovnimi elektronskimi navigacijskimi kartami, če je na voljo;

(b) kot *strateške* prometne informacije (STI), ki uporabljajo elektronski sistem javljanja z ladij (npr. podatkovna baza s podatki o ladji in tovoru, poročila po VHF ali druge govorne in podatkovne mobilne komunikacijske zmogljivosti).

5.2.2 *Taktične prometne informacije (TTI)*

(1) Plovila morajo biti opremljena z radarjem za spremljanje vseh drugih plovil v bližnjem navigacijskem okolju kapitana ob slabi vidljivosti.

(2) Taktično prometno sliko na krovu (poglavje 2.11(2)) je treba povečati vsaj s prikazom radarskih informacij in z informacijami o plovilih celinskega AIS na elektronski navigacijski karti (ENC), če so na voljo.

(3) Integrirani zaslon mora biti v skladu z zahtevami za *navigacijski prikaz* tehničnih specifikacij za celinski ECDIS, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS.

(4) V navigacijskem prikazu celinskega ECDIS mora položaj vozila izhajati iz stalnega sistema za določanje položaja, katerega natančnost ustreza zahtevam varne plovbe.

(5) Uporaba sistema za sledenje in določanje položaja plovil (kot je celinski AIS) mora kot dodatno pozicijsko zaznavalo za odkrivanje plovil v okolici izpolnjevati zahteve tehničnih specifikacij za takšne sisteme, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS. Informacije o plovilih je treba določiti na taktični prometni sliki, na voljo pa morajo biti tudi druge dodatne informacije o plovilih.

(6) Taktične prometne informacije na obali se uporabljajo tudi pri upravljanju lokalnega prometa (npr. središča VTS) (poglavje 5.3.1).

5.2.3 *Strateške prometne informacije (STI)*

(1) Strateške prometne informacije (poglavje 2.11(3)) je treba sestaviti, kadar je potrebno stalno spremljanje ladijskih razmer na območju RIS za srednjeročne in dolgoročne odločitve (npr. za obvladovanje izrednih razmer ob poplavah in ledu).

(2) Strateške prometne informacije so lahko koristne za naslednje storitve:

(a) upravljanje zapornic in mostov (izračun predvidenega časa prihoda − ETA − in zahtevanega časa prihoda − RTA);

(b) načrtovanje plovbe;

(c) podpora za pomoč ob nesrečah (podatki o plovilu in tovoru);

(d) upravljanje terminalov (izračun ETA in RTA).

(3) Pristojni organ mora za strateške informacije vzpostaviti *sistem javljanja z ladij* (npr. v povezavi s središčem RIS). Naloga sistema je zbiranje, preverjanje in razširjanje sporočenih podatkov.

(4) STI je treba uporabnikom RIS (poglavje 2.10) dostaviti na zahtevo (poglavje 5.5(7)) ob upoštevanju določb o varstvu podatkov.

(5) Podatki o plovilu in tovoru morajo biti zbrani v podatkovni bazi. Podatkovna baza se lahko dopolni z:

(a) govornim javljanjem z mobilnim telefonom;

(b) govornim javljanjem po VHF (poglavje 5.1.2(6));

(c) elektronskim javljanjem prek računalnika na krovu (npr. uporaba BICS) in mobilnih komunikacijskih zmogljivosti (npr. prenos podatkov po mobilnem telefonu) ali računalnikov na kopnem in fiksnih komunikacijskih linij za začetna poročila (registracija plovila in tovor);

(d) sledenjem in določanjem položaja plovil (npr. s celinskim AIS) za poročila *o napredku* (položaj plovila in ETA).

(6) Poročila celinskih plovil morajo izpolnjevati zahteve tehničnih specifikacij za elektronsko javljanje ladij, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS.

(7) Morebitna sestava podatkovnih nizov za različne storitve, kot je upravljanje zapornic in mostov, podpora za pomoč ob nesrečah ali upravljanje terminalov je v tabeli 5.2.3. navedena kot primer.

Tabela 5.2.3

Podatkovni niz za poročanje z ladij (primer)

Statični podatki plovil v sestavi	
Vrsta	MV
Ime	Arcona
Uradna št. plovila (za morska plovila št. IMO)	4 620 004

Dolžina	110 m
Širina	11,40 m
Spremenljivi podatki	
Št. posadke na krovu	3
Položaj (po plovni poti in km)	Emmerich, 857,0 km
Smer plovbe	proti vodnemu toku
Število plovil v kompoziciji	2
Dolžina kompozicije	187 m
Širina kompozicije	11,40
Ugrez	3,20 m
Naslednja točka javljanja (zapornica/most, terminal)	zapornica Meiderich
ETA na točki javljanja s točnostjo	17:30 ± 0:30
Za vsak delni tovor	
Kategorija tovora	Kemični proizvod
Usklajen sistem oznak tovora	310 210
Točka natovarjanja (oznaka UN lokacije)	Rotterdam
Namembni kraj (oznaka UN lokacije)	Dortmund
Količina tovora (tone)	2 800
Samo, če je tovor nevaren	
Ime tovora	Na-Nitrit
Oznaka tovora	ADN, ADNR
Razred	5.1
Oznaka paketa	III
Št. UN (če je na voljo)	1 500
Količina modrih stožcev svetlobe/luči	1

(8) Strateška prometna slika na obalah je lahko omejena na posebne vrste plovil (npr. izjemno velika plovila, plovila z nevarnim tovorom, posebni prevozi in posebni kombinirani vlačilci).

(9) Izmenjavo podatkov je treba vzpostaviti med sosednjimi organi. V primeru sosednjih organov v državah članicah, ki sodijo v področje uporabe Direktive RIS, je treba izvesti elektronsko izmenjavo podatkov. V drugih primerih in glede na število zadevnih plovil je treba izmenjavo podatkov izvesti po telefonu, faksu, elektronski pošti ali elektronsko.

5.3 **Upravljanje prometa**

5.3.1 *Upravljanje lokalnega prometa (sistem za nadzor plovbe – VTS)*

(1) Sklicuje se na smernice IALA za celinski VTS (poglavje 1, št. 3.a).

(2) Za varnost plovbe v težkih lokalnih razmerah ter zaščito prebivalcev in infrastrukture v okolici pred morebitnimi nevarnostmi plovbe z ladjo je treba s pomočjo taktične prometne slike na obalah (poglavje 2.11) vzpostaviti središče VTS za upravljanje lokalnega prometa. Poudarek je na organiziranju prometa. Težke lokalne razmere so lahko:

(a) ozka plovna pot in/ali plitvine;

(b) ozki zavoji;

(c) ozki mostovi in/ali veliko mostov;

(d) hitri vodni tokovi in/ali navzkrižni tokovi;

(e) plovna pot s prometnimi predpisi, npr. enosmerni promet;

(f) razpotje plovnih poti;

(g) visoka gostota prometa.

(3) Taktična prometna slika (TTI) se izdela z zbiranjem informacij kopenskega radarja in informacij o sledenju in določanju položaja ter s prikazovanjem informacij o plovilu na celinskem ECDIS na podlagi tehničnih specifikacij za celinski ECDIS in sistemov za sledenje in določanje položaja celinskih plovil, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS. TTI se lahko za del dolgih rek in gosti promet izboljša s sledenjem plovil.

5.3.2 *Navigacijska podpora*

Navigacijska podpora je splošen izraz za nekatere storitve za pomoč celinski plovbi.

Na prometnem področju (glej poglavje 4.4) *navigacijsko podporo* zagotavljajo krmarji, da bi preprečili nastanek nevarnih razmer ladijskega prometa na krovu ali v posebnih okoliščinah na obali. *Navtično podporo* zagotavljajo vlečni čolni ali čolnarji za pomoč pri varni plovbi in privezu ladje.

Na področju prevoza so *podporne storitve za plovila* storitve, ki so kapitanu na voljo na primer prek čolnov s prostorom za gorivo, čolnov za odstranitev odpadnega olja, podjetij za opremo vozil in organizacije popravila.

5.3.3 *Upravljanje zapornic in mostov*

(1) RIS morajo optimizirati prometni tok s:

(a) podporo upravitelju zapornic/mostov pri kratkoročnih odločitvah za načrtovanje cikla zapornic in mostov v obliki predstavitve dnevnika o elektronski zapornici, podatkovno bazo in prijavo čakalnega časa;

(b) podporo upravitelju zapornic/mostov pri srednjeročnih odločitvah v obliki izmenjave podatkov s sosednjimi zapornicami;

(c) podporo kapitanu v obliki prenosa čakalnega časa;

(d) optimizacijo krogov zapornic v obliki izračuna ETA/RTA za mrežo zapornic, prenosa RTA h kapitanom.

(2) Sistem za sledenje in določanje položaja plovil s podatkovno bazo in ustreznimi sredstvi obveščanja (npr. VHF, govorni in podatkovni GSM) (poglavje 5.2.3) lahko podpre načrtovanje zapornic in mostov.

5.4 **Podpora za pomoč ob nesrečah**

(1) Podpora za pomoč ob nesrečah v središču RIS beleži podatke o plovilu in prometu na začetku plovbe ter posodablja podatke med plovbo. Središče RIS v primeru nesreče takoj posreduje podatke službam za ukrepanje ob nesrečah.

(2) Odvisno od ocene tveganja (tabela 6.4. št. B.2.a) lahko podpora za pomoč ob nesrečah beleži samo določene vrste plovil in kompozicij (poglavje 5.2.3(8)) ali vsa plovila.

(3) Kapitan je odgovoren za sporočanje zahtevanih podatkov (tabela 5.2.3).

(4) Vzpostaviti je treba sistem javljanja z ladij s podatkovno bazo in ustreznimi sredstvi obveščanja (glej poglavje 5.2.3).

(5) O položaju in smeri plovbe plovila je treba poročati:

(a) ob vstopu ali izstopu iz območja središča RIS;

(b) na določenih točkah javljanja znotraj območja središča RIS;

(c) kadar so bili podatki med plovbo spremenjeni;

(d) pred in po postankih, daljših od določenega obdobja.

5.5 **Informacije za prometno logistiko/upravljanje**

(1) Logistične aplikacije RIS vključujejo:

(a) načrtovanje plovbe;

(b) upravljanje prevoza;

(c) upravljanje intermodalnih pristanišč in terminalov;

(d) upravljanje s tovorom in floto.

(2) *Načrtovanje plovbe* je naloga kapitana in lastnika ladje. Načrtovanje plovbe vključuje načrtovanje natovarjanja in ugreza plovila, kot tudi načrtovanje ETA in morebitnega natovarjanja ali raztovarjanja med plovbo. RIS morajo podpreti načrtovanje plovbe z

(a) informacijskim sistemom plovnih poti (poglavje 5.1);

(b) strateškimi prometnimi informacijami (poglavje 5.2.3);

(c) upravljanjem zapornic in mostov (poglavje 5.3.3).

(3) *Upravljanje prevoza* pomeni upravljanje prevozne verige zunaj obsega plovbe, ki jo usmerjajo špediterji in upravitelji kakovosti storitve prevoza. Namenjeno je:

(a) nadzorovanju celotne storilnosti pogodbenih upravljavcev/kapitanov flot in operaterjev terminalov;

(b) nadzorovanju napredka v pogodbenih prevozih;

(c) spremljanju nepričakovanih nevarnosti za zanesljivost teh prevozov;

(d) dokončni izvedbi prevoza (dobavi in obračunu).

(4) Pristojni organi morajo oblikovati svoje informacijske sisteme tako, da je možen pretok podatkov med javnimi in zasebnimi partnerji. Uporabljajo se standardi in tehnične specifikacije v skladu s poglavjem 1 št. 3.e do j.

(5) Posredovanje in izmenjavo informacij med javnimi in zasebnimi partnerji v RIS v zvezi z logističnimi aplikacijami je treba izvesti v skladu s postopki in tehničnimi specifikacijami, ki so dogovorjene za RIS.

(6) Pristojni organi morajo v okviru svojih možnosti zagotoviti obsežen prostor za logistične aplikacije, kot so:

(a) izmenjava informacij med uporabniki in strankami v zvezi s plovili in terminali;

(b) podpora načrtovanju flote;

(c) pogajanja o ETA/RTA med plovili in terminali;

(d) sledenje in določanje položaja plovil;

(e) elektronsko trgovanje.

Pristojni organi morajo določiti strukturo podatkov, ki se uporabljajo za oblikovalce aplikacij.

(7) Zaupnost izmenjave podatkov v RIS je treba zagotoviti v skladu s členom 9 Direktive RIS. Kadar logistične informacije zagotavlja sistem, ki ga upravlja pristojni organ, mora ta pristojni organ sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev varovanja zaupnosti poslovnih informacij. Kadar zaupne podatke zagotovijo tretje strani, je treba upoštevati določbe o varstvu podatkov.

5.6 **Informacije za kazenski pregon**

Kazenski pregon zagotavlja, da ljudje v okviru zadevne pravnega sistema spoštujejo ustrezne zakone. RIS podpirajo kazenski pregon za celinsko plovbo na naslednjih področjih:

(a) čezmejno upravljanje (npr. gibanje oseb, ki jih nadzoruje urad za priseljevanje, carina);

(b) skladnost z zahtevami za varnost prometa;

(c) skladnost z okoljskimi zahtevami,

6. NAČRTOVANJE RIS

6.1 **Splošno**

Države članice v skladu s členom 4 Direktive RIS sprejmejo potrebne ukrepe za izvajanje RIS na celinskih plovnih poteh, ki spadajo v področje uporabe člena 2.1 navedene direktive. Države članice lahko direktivo uporabljajo tudi za tiste celinske plovne poti in pristanišča, ki niso navedeni v členu 2.1.

Zadevni pristojni organ mora običajno zagotoviti potrebno strokovno znanje in poskrbeti za finančna sredstva, da se zagotovi želena raven tehnologije in strokovnega znanja za doseganje ciljev.

6.2 **Pristojnosti**

(1) Pristojni organ je odgovoren – kadar so RIS povezane s prometom – za načrtovanje RIS, začetek obratovanja RIS in pripravo denarnih sredstev za RIS. V primeru obstoječih RIS mora pristojni organ spremeniti področje uporabe RIS, če tako narekujejo okoliščine.

(2) Kadar je vzpostavitev RIS na določenem področju v skupnem interesu dveh ali več vlad ali pristojnih organov, se lahko odločijo za razvijanje skupnih RIS.

(3) Pozornost je treba nameniti možnostim spremljanja in ohranjanja želene ravni zanesljivosti in razpoložljivosti RIS.

(4) Med načrtovanjem RIS mora zadevni pristojni organ:

(a) imeti pravno podlago za dejavnosti RIS in zagotoviti, da so RIS v skladu z nacionalnimi in mednarodnimi zakoni;

(b) opredeliti cilje RIS;

(c) imenovati organ za RIS;

(d) opisati določeno območje RIS;

(e) opredeliti storitve in funkcije, ki se bodo opravljale;

(f) opredeliti zahteve za aplikacije;

(g) zagotoviti opremo, potrebno za izvajanje nalog RIS;

(h) zagotoviti in usposobiti dovolj strokovnega osebja;

(i) uskladiti zahteve za upravljanje prometa in prevoza s sodelovanjem organizacij vkrcevalcev tovora, lastnikov flot in lastnikov pristanišč.

6.3 **Odgovornost**

Element obvezne skladnosti s smernicami RIS je pomembno vprašanje, o katerem se lahko odloča samo za vsak primer posebej v skladu z nacionalno zakonodajo. Zato mora organ RIS upoštevati pravne posledice v primeru ladijske nesreče, kadar operaterji RIS ne bi ustrezno opravljali svojih nalog.

6.4 **Postopek načrtovanja**

Tabela 6.4 ponazarja korake pri načrtovanju razvijanja in izvajanja RIS.

Tabela 6.4

Postopek načrtovanja za RIS

A. PREDHODNA PREISKAVA

1. **Opis in analiza obstoječih in prihodnjih razmer na območju**

(a) Hidrografske, hidrološke in meteorološke razmere

(b) Razmere plovnih poti

npr. dimenzije plovnih poti (zapornice, mostovi, plovne poti), vidljivost vzdolž plovnih poti, posebne ovire (zavoji, ozki prehodi, plitvine, ozki in nizki mostovi), vzorci plovbe, ozka grla, čas obratovanja zapornic

(c) Sedanje in prihodnje prometne in prevozne razmere

število potnikov, tone tovora, vrsta tovora, sestava flote

(d) Število, vrsta in vpliv nesreč, vključno z analizami posledic

(e) Pravni položaj

organi, predpisi o incidentih/nesrečah

(f) Regionalno upravljanje in organizacijske razmere

npr. upravitelji zapornic, podjetja pristanišč in terminalov

(g) Obstoječi sistemi RIS

(h) Druge težave na območju,

npr. zamude

2. **Cilji** glej poglavje 4.3

3. **Naloge** glej poglavje 4.4

4. **Storitve in funkcije, ki jih je treba zagotoviti** glej poglavji 4.5 in 4.6

5. **Zahtevani predpisi**

6. **Zahteve za aplikacije**

7. **Predlog za odločitev o nadaljnjem postopku**

B. NAČRTOVANJE APLIKACIJE

1. **Načrtovanje ene ali več prihodnjih aplikacij RIS**

kratek opis, predstavitev delovanja in ocene stroškov morebitnih sistemov IT

(a) Načrtovanje na funkcionalni osnovi

zunanje in notranje funkcije glede na lokalne razmere

(b) Prenos funkcionalnega načrtovanja v tehnično načrtovanje (sistemi)

(c) Opredelitev opreme, potrebne na plovilih in na krovu

2. **Ocena prihodnjih aplikacij RIS**

(a) Ocena tveganja, npr. vrste tveganja in premislek o tveganjih s primerjavo v parih

(b) Učinkovitost prevoza z analizo stroškov in koristi

zmanjšanje čakalnega časa za plovila, večja zanesljivost, krajše trajanje plovbe, stroški incidentov, nesreč in zamud

(c) Študija okoljskih vplivov

po potrebi za urbana območja in reko

3. **Organizacijska struktura prihodnjih aplikacij RIS**

(a) Odgovornost zakonodaje in območne pravne podlage

(b) Pristojni organ za načrtovanje in konstrukcijo

(c) Organ RIS za delovanje

organ, ki izvaja nalogo

(d) Oprema osebja

sčasoma popolnoma samodejna, vidiki usposabljanja

6.5 **Usposabljanje**

Uspešno zagotavljanje RIS je odvisno od strokovnega in izkušenega osebja, ki mora ustrezati pristojnostim organa RIS. Zaposlovanje, izbira in usposabljanje primernega osebja so predpogoj za zagotovitev strokovno usposobljenega osebja, ki lahko prispeva k varnemu in učinkovitemu obratovanju plovila. Takšno osebje bo pomagalo zagotoviti, da se v celoti upoštevajo različne naloge, ki so povezane z dejavnostmi RIS.

7. POSTOPNO RAZVIJANJE RIS

(1) Pregled morebitnega postopnega razvoja različnih delov RIS je podan v tabeli 7.

(2) Ker se parametri zelo razlikujejo, ni mogoče podati splošnih priporočil glede rešitev RIS v nekaterih okoliščinah.

Tabela 7

Morebitni postopni razvoj različnih delov RIS

(v pošev nem tisku: sistem je preizkušen, vendar se še ne izvaja)

Vrsta storitve		Korak	Konfiguracija sistema	Poglavje
1 Informacijski sistemi plovnih poti	1.1 Glasovna komunikacija obala/ladja	1	Lokalne navtične informacije po VHF pri zapornicah in mostovih	5.1.2
		2	Osrednje navtične informacije po sistemu VHF s središčem RIS	5.1.2
	1.2 Internet	1	Internetna domača stran z obvestili kapitanom in vodostaji, statičnimi stranmi brez vsebinskega sistema upravljanja	5.1.3(1)
		2	Kot št. 1, vendar z dodatkom dinamičnih strani z vsebinskim sistemom upravljanja	5.1.3(3)
		3	Naročnina elektronske pošte za obvestila kapitanom in vodostaje	5.1.3(4)
		4	Na zahtevo predstavitev vseh informacij o plovnih poteh od pristanišča odhoda do namembnega pristanišča za načrtovanje poti na eni spletni strani	5.1.3(5)
	1.3 Elektronska navigacijska karta	1	Elektronska rastrska karta (skenirana iz papirnate karte)	
		2	Celinski ECDIS v informacijskem prikazu	5.1.4(1)

Vrsta storitve		Korak	Konfiguracija sistema	Poglavje
2 Prometne informacije	2.1 Taktične prometne informacije (TTI) na krovu prek radarja, celinskega ECDIS ter sledenje in določanja položaja plovil	1	TTI prek radarja	5.2.2(1)
		2	TTI prek radarja in celinskega ECDIS v navigacijskem prikazu, samo ustrezni varnostni objekti v ENC	5.2.2(2)–(4) 5.1.4(3)
		3	Kot št. 2, vsi predmeti v ENC	5.1.4(4)
		4	Celinski ECDIS kot št. 3, z dodatkom globine reke	5.1.4(5)
		5	Celinski ECDIS kot št. 1, z dodatkom sledenja in določanja položaja ladij	5.2.2(5)
	2.2 Strateške prometne informacije prek sistema javljanja z ladij	1	Podatkovna baza v središču RIS, poročila po glasovnem GSM, ročni vnos v središče RIS	5.2.3(5a)
		2	Podatkovna baza v središču RIS, poročila po glasovnem VHF, ročni vnos v središče RIS	5.2.3(5b)
		3	Podatkovna baza v središču RIS, začetna poročila prek elektronskega javljanja z ladij (podatkovni GSM), samodejni vnos v središče RIS, poročila o položaju po glasovnem VHF	5.2.3(5c)
		4	*Kot št. 3, dodatna poročila o položajih in ETA prek sistema za sledenje in določanje položaja plovil, samodejni vnos v središče RIS*	5.2.3(5d)
		5	Podatkovna baza v središču RIS, dodatna elektronska izmenjava podatkov med središči RIS	5.2.3(9)
3 Upravljanje prometa	3.1 Sistem za nadzor plovbe (VTS)	1	Radarske postaje na obali, središče VTS, celinski ECDIS z radarskim prikazom	5.3.1(1)
		2	Kot št. 1, celinski ECDIS z radarskim prikazom in sledenjem plovil	5.3.1(3)
		3	Celinski ECDIS z informacijami o sledenju in določanju položaja plovil	5.3.1(3)
	3.2 Upravljanje zapornic in mostov	1	Podatkovna baza za dnevnik o zapornici, prijava čakalnega časa, lokalno	5.3.3(1a)
		2	Kot št. 1, dodatna izmenjava podatkov z drugimi zapornicami	5.3.3(1b)
		3	*Kot št. 2, dodaten prenos čakalnega časa kapitanom (podpora načrtovanju plovbe)*	5.3.3(1c)
		4	*Optimizacijo krogov zapornic z izračunom ETA/RTA za mrežo zapornic, oddajanje RTA kapitanom, vnos položajev plovil prek sistema za sledenje in določanje položaja plovil*	5.3.3(1d)
4 Podpora za pomoč ob nesrečah	4.1 Sistem javljanja z ladij za nekatere vrste plovil in sestavne dele	1–5	Konfiguracije sistema kot št. 2.2	5.4
	4.2 Sistem javljanja z ladij za vsa plovila	1–5	Konfiguracije sistema kot št. 2.2	5.4

Vrsta storitve		Korak	Konfiguracija sistema	Poglavje
5 Načrtovanje plovbe	5.1 Informacije o plovnih poteh	1	Konfiguracije sistema kot nos 1.1 −1.3	5.5(2)
	5.2 *Upravljanje zapornic/mostov, prenos RTA in čakalni čas*	2	*Konfiguracije sistema kot št. 3.2.4*	

8. POSTOPKI STANDARDIZACIJE RIS

(1) Standardizacija RIS je potrebna, ker:

(a) se celinska plovba ne konča na mejnih prehodih držav;

(b) je na področju celinske plovbe treba sprejeti nov razvoj IT na področju drugih načinov prevoza, da se omogoči združevanje prevoza (večmodalni prevoz po cesti, železnici in plovni poti);

(c) različni sistemi RIS v celoti izkoriščajo svoj potencial samo, kadar so usklajeni;

(d) dobavitelji opreme ne bodo začeli proizvajati strojne in programske opreme za RIS, če ne bodo določeni standardi in tehnične specifikacije.

(2) RIS se razvijajo in opravljajo po dogovorjenih standardih in tehničnih specifikacijah, kot so:

(a) te smernice RIS kot okvir;

(b) smernice IALA za celinski VTS;

(c) tehnične specifikacije za celinski ECDIS;

(d) tehnične specifikacije za elektronsko javljanje z ladij;

(e) tehnične specifikacije za obvestila kapitanom;

(f) tehnične specifikacije za sledenje in določanje položaja plovil (kot so tehnične specifikacije za celinski AIS);

(g) zahteve za celinski radar (prihodnji standard ETSI);

(h) Regionalni sporazum o radiotelefonskih storitvah na celinskih plovnih poteh.

(3) Tehnične specifikacije se morajo razviti skladno s pomorskim svetom, da se omogoči mešani promet v rečnih ustjih/morsko-rečna trgovina.

(4) Od mednarodnih organizacij, ki so že vključene v pomorsko standardizacijo, je treba zahtevati, da upoštevajo razvoj standardizacije v sektorju celinskih plovnih poti, kot je:

(a) IHO, IEC v zvezi s celinskim ECDIS;

(b) IALA v zvezi s celinskim VTS;

(c) PIANC v zvezi z rečnimi informacijskimi storitvami;

(d) ITU, ETSI; IEC, IALA v zvezi s celinskim AIS;

(e) ITU v zvezi s celinskim VHF;

(f) UN/ECE v zvezi s posebnimi standardi, ki se uporabljajo v elektronskem sistemu javljanja z ladij (npr. EDIFACT, UN/LOCODE).

(5) Te organizacije je treba pozvati k udeležbi in sodelovanju pri razvoju in ohranjanju tehničnih specifikacij ter standardov (kot se je že zgodilo).

(6) Mednarodni organi, kot so UN/ECE, Centralna komisija za plovbo po Renu, Komisija za Donavo in podobni organi drugje po svetu, so pozvani, da tehnične specifikacije bodisi sprejmejo bodisi priporočijo, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS.

(7) Nacionalne vlade so pozvane, da potrdijo opremo, ki je proizvedena v skladu s tehničnimi specifikacijami, kakor je opredeljeno v Direktivi RIS.

(8) Od nacionalnih vlad se zahteva, da na dvostranski in večstranski način sodelujejo pri doseganju čim večje usklajenosti.

Dodatek 9.

Primer obdelave informacij v zanki iz poglavja 4.4

