Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/2482

2025 12 12

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2025/2482

2025 m lapkričio 26 d.

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę [1],

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros [2],

kadangi:

(1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB [3] nustatyta suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo Sąjungoje sistema. UIP diegimas vidaus vandenų keliuose padeda užtikrinti vidaus vandenų transporto saugą ir efektyvumą ir galiausiai šio sektoriaus tvarumą ir patrauklumą, nes taip didinamas vidaus vandenų transporto operacijų efektyvumas;

(2) įsigaliojus Direktyvai 2005/44/EB, vidaus vandenų kelių sektoriui suderintos UIP atnešė naudos. Tačiau suderinimo lygis tarp valstybių narių skiriasi, o būtinų specifikacijų nustatymo procesas pasirodė esąs ilgas. Be to, 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ raginama toliau plėtoti automatizuotą ir susietąjį daugiarūšį judumą. Todėl UIP turėtų būti pritaikytos tiems naujiems iššūkiams įveikti. Be to, 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ siūloma peržiūrėti Direktyvą 2005/44/EB, kaip vieną iš priemonių, kad būtų pasiektas tikslas skatinti iš tiesų pažangios transporto sistemos kūrimą, efektyvų pajėgumų paskirstymą ir eismo valdymą. 2021 m. birželio 24 d. Komisijos komunikate išdėstytame veiksmų plane „NAIADES III. Ateities iššūkiams parengto Europos vežimo vidaus vandenų keliais skatinimas“ teigiama, jog siekiant tikslo, kad iki 2030 m. vidaus vandenų keliai taptų vientisos suderintų UIP sistemos dalimi, UIP teisinės sistemos peržiūromis būtų siekiama padėti panaikinti esamas suderinimo ir sąveikumo su kitų rūšių transportu spragas ir prisidėti prie didesnio duomenų prieinamumo, pakartotinio naudojimo ir skaitmeninių sistemų sąveikumo, pagal 2020 m. vasario 19 d. Komisijos komunikatą „Europos duomenų strategija“. Pritaikant UIP reikėtų atsižvelgti į tuos pokyčius ir raidą, taip pat į patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2005/44/EB;

[1] OL C, C/2024/4064, 2024 7 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
[2] 2025 m. spalio 7 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2025 m. spalio 27 d. Tarybos sprendimas.
[3] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) siekiant laikytis darnaus požiūrio į sąveikumą viešųjų paslaugų sektoriuje, įgyvendinant UIP skirtą elektroninę vieno prieigos taško platformą (toliau – Europos UIP aplinka) ir kitus sprendimus, patenkančius į Direktyvos 2005/44/EB taikymo sritį, turėtų būti laikomasi principų, nustatytų Europos sąveikumo sistemoje, kuri nustatyta 2017 m. kovo 23 d. Komisijos komunikate „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“, laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/903 ([4]) 6 straipsnio;

(4) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2024/1679 ([5]) nustatomi transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros reikalavimai, kad būtų pasiektas sklandus vidaus rinkos veikimas, ir juo siekiama užtikrinti, kad būtų teikiamos tokios pat aukštos kokybės paslaugos ir kad jos būtų suderinamos su kitų rūšių transporto sistemomis tame tinkle;

(5) atsižvelgiant į tai, kad dauguma vidaus vandenų laivų reisų yra tarptautinio pobūdžio, UIP turėtų būti daugiausia dėmesio skiriama tiems valstybių narių vidaus vandenų keliams, kurie priklauso TEN-T ir kurie yra tiesiogiai sujungti su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais, kurie taip pat priklauso TEN-T, ir kurie todėl yra labai svarbūs Sąjungai. Valstybės narės turėtų galėti savanoriškai toliau plėsti UIP reikalavimų taikymą į kitas savo vidaus vandenų kelių tinklo dalis, kurios TEN-T nepriklauso, tam, kad būtų atsižvelgiama į nacionalinius ypatumus. Tarpvalstybiniame kontekste vienai iš tų atitinkamų valstybių narių taip pat turėtų būti galima teikti UIP. Valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų bendradarbiauti rengdamosi UIP teikimui tarpvalstybiniuose vidaus vandenų keliuose;

(6) atsižvelgiant į Rusijos agresijos karą prieš Ukrainą, Sąjungos ir Rusijos bendradarbiavimas UIP srityje nėra nei tinkamas, nei atitinkantis Sąjungos interesus. Todėl tarpvalstybinis bendradarbiavimas su Rusija UIP srityje valstybių narių teritorijoje nebėra prioritetas;

(7) patirtis, įgyta taikant Direktyvą 2005/44/EB, parodė, kad svarbu sugriežtinti technines specifikacijas, susijusias su laivybos vidaus vandenų keliais ir reisų vidaus vandenų keliais planavimo duomenų teikimu, siekiant pagerinti UIP naudotojams teikiamos informacijos kokybę ir savalaikiškumą. Europos bazinių duomenų valdymo sistemoje (ERDMS) pateikiami baziniai duomenys ir kodų sąrašai, būtini tinkamam UIP veikimui užtikrinti; ją sukūrė ir šiuo metu tvarko Komisija. Ateityje ERDMS tvarkymas galėtų būti perduotas trečiajai šaliai;

(8) tikimasi, kad dėl galimybės UIP naudotojams navigacijos metu naudotis naujausia ir tikslia informacija apie farvaterio būklę ir konkrečius taškus, pvz., tiltus, šliuzus ir vidaus vandenų uostus, padidės bendras vidaus vandenų sektoriaus efektyvumas. Todėl UIP turėtų apimti keitimąsi naujausiais duomenimis su pusiau ir visiškai automatizuotomis šliuzų ir judamųjų tiltų infrastruktūros valdymo sistemomis, taip pat su vidaus vandenų uostų uosto bendrijos sistemomis;

([4]) 2024 m. kovo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/903, kuriuo nustatomos viešojo sektoriaus aukšto lygio sąveikumo visoje Sąjungoje priemonės (Europos sąveikumo aktas) (OL L, 2024/903, 2024 3 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679, dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 (OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) kad UIP būtų galima sujungti su logistikos grandine, svarbu, kad informacija būtų dalijamasi ne tik tarp vidaus vandenų transporto naudotojų, pavyzdžiui, per vidaus vandenų uostų uosto bendrijos sistemas ir pažangiąsias vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemas, bet ir su kitų rūšių transporto sistemomis ir prietaikomis. Jūrų sektoriaus nacionalinės vieno langelio sistemos Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkoje (EMSWe), sukurtoje Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1239 ([6]) turėtų sudaryti sąlygas suderinti pranešimų jūrų transporto srityje teikimą iš laivų visoje Sąjungoje. Keičiantis su eismu susijusia informacija, pavyzdžiui, informacija apie atvykimo ir išvykimo laikus, būtų užtikrintas sąveikumas, daugiarūšiškumas ir sklandus vidaus vandenų transporto integravimas į bendrą logistikos grandinę. Elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI), nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1056 ([7]) turėtų būti UIP naudotojų keitimosi krovinių informacija apie pavojinguosius krovinius ir atliekas, kai to reikia, pagrindas. Prireikus turėtų būti sudarytos sąlygos UIP sąsajoms su kitų rūšių transporto skaitmeninėmis sistemomis ir platformomis ir joms turėtų būti teikiama UIP informacija;

(10) vidaus vandenų laivų ir vidaus vandenų uostų keitimasis informacija, pavyzdžiui, apie uosto įrenginių prieinamumą, darbo laiką arba apie laivus ir krovinius, ne visada yra optimalus, o tai daro poveikį vidaus vandenų transporto efektyvumui. Informacija apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumą vidaus vandenų uostuose yra ypač svarbi sektoriaus aplinkosauginiam veiksmingumui skatinti. Siekiant supaprastinti ir racionalizuoti keitimąsi tokia informacija ir padidinti bendrą sektoriaus efektyvumą, svarbu, kad būtų sukurtos standartizuotos sąsajos, ir jos taptų UIP dalimi, ir kad būtų parengtos būtinos techninės specifikacijos;

(11) naudojantis Europos UIP aplinka turėtų būti racionalizuotas UIP teikimas, padidintas vežimo vidaus vandenų keliais efektyvumas ir sumažinta UIP teikėjams ir naudotojams tenkanti našta. Europos UIP aplinka turėtų padėti teikti atitinkamas paslaugas, būti pagrindinis keitimosi UIP informacija vidaus vandenų kelių sektoriuje ir su kitų rūšių transportu punktas ir todėl turėtų tapti pagrindiniu skaitmeniniu UIP teikimo Sąjungoje pagrindu. Valstybės narės turėtų paskirti vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, kurios būtų atsakingos už Europos UIP aplinkos veikimą. Tos kompetentingos institucijos yra duomenų valdytojai, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679 ([8]), Europos UIP aplinkos veikimo tikslu;

(12) siekiant užtikrinti vienodas Europos UIP aplinkos įdiegimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti Europos UIP aplinkos plėtros ir veikimo sistemą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([9]);

(13) Komisija neturėtų priimti įgyvendinimo aktų pagal šią direktyvą, jei šioje direktyvoje nurodytas komitetas nuomonės nepateikia, pavyzdžiui, kai nėra kvalifikuotos balsų daugumos, kuria patvirtinama teigiama ar neigiama nuomonė, ir jei įgyvendinimo akto projektas nepateikiamas apeliaciniam komitetui arba apeliacinis komitetas pateikia neigiamą nuomonę. Vadovaudamosi lojalaus bendradarbiavimo principu, valstybės narės ir Komisija turėtų bendradarbiauti, kad sparčiai nustatytų būtinas Europos UIP aplinkos veikimo charakteristikas, funkcijas ir procedūras;

([6]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

([7]) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(14) bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėmis, visų pirma kaimyninėmis šalimis, yra svarbus siekiant užtikrinti Europos UIP aplinkos ir tų trečiųjų valstybių nacionalinių UIP ryšį ir sąveikumą;

(15) Europos UIP aplinkoje turėtų būti numatyta galimybė UIP naudotojams teikti grįžtamąją informaciją apie šios direktyvos taikymą ir užtikrinta, kad tokia grįžtamoji informacija būtų perduota atitinkamai valstybei narei. Valstybės narės turėtų nustatyti paprastą ir prieinamą procedūrą, pagal kurią tokia grįžtamoji informacija būtų nagrinėjama skaidriai ir nešališkai. Nagrinėdamos grįžtamąją informaciją, susijusią su tarpvalstybiniais elementais, pavyzdžiui, nesuderinamais laivų informacijos teikimo standartais, valstybių narių institucijos turėtų bendradarbiauti, nes 75 % vidaus vandenų transporto operacijų sudaro tarptautiniai reisai. Analizuojant grįžtamosios informacijos turinį, taip pat jos dažnumą, galima nustatyti tai, kokiu mastu laikomasi šios direktyvos nuostatų, ir taip padėti stebėti jos įgyvendinimą, identifikuojant sritis, kuriose įgyvendinimą būtų galima pagerinti. Todėl svarbu, kad ta informacija būtų renkama ir teikiama Komisijai kasmet;

(16) siekiant užtikrinti tinkamą ir suderintą Direktyvos 2005/44/EB įgyvendinimą, techninės specifikacijos turėtų būti rengiamos pagal tam tikrus principus, visų pirma pagal principus, nurodytus šios direktyvos II priede). Tuose principuose turėtų būti išdėstyti pagrindiniai elementai, kurie turėtų būti įtraukti į kiekvieną UIP komponentą;

(17) UIP taikomais reikalavimais ir techninėmis specifikacijomis visų pirma turėtų būti užtikrinta, kad: UIP duomenys, kurie pagal Reglamentą (ES) 2016/679 yra asmens duomenys, galėtų būti tvarkomi tik pagal visapusišką, teisėmis grindžiamą prieigos kontrolės sistemą, kurioje būtų numatytos priskirtos funkcijos; visos kompetentingos institucijos galėtų nedelsiant gauti prieigą prie tų duomenų pagal savo atitinkamą reguliavimo kompetenciją; būtų įgyvendinamos tinkamos techninės ir organizacinės priemonės, kuriomis būtų užtikrinama, kad asmens duomenis elektroninėmis priemonėmis būtų galima tvarkyti pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1725 ([10]), be kita ko, apsaugos nuo asmens duomenų saugumo pažeidimų tikslais; neskelbtiną komercinę informaciją būtų galima tvarkyti taip, kad būtų laikomasi tos informacijos konfidencialumo;

(18) siekiant užtikrinti saugią ir optimalią laivų navigaciją vidaus vandenų keliais, valstybės narės turėtų žinoti visų vidaus vandenų laivų buvimo vietą, be kita ko, naudodamos automatinio identifikavimo sistemų (AIS) duomenis. Valstybės narės taip pat turėtų keistis su UIP susijusia informacija, kad padidintų UIP efektyvumą ir sumažintų ataskaitų teikimo reikalavimus. Kai tais tikslais perduodant su UIP susijusią informaciją ir ja keičiantis reikia tvarkyti asmens duomenis, pavyzdžiui, vardus ir pavardes arba buvimo vietos nustatymo duomenis, pagal kuriuos galima tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti asmens tapatybę, valstybės narės turėtų užtikrinti tų asmens duomenų tvarkymo teisėtumą pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir, kai taikytina, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/58/EB ([11]);

(19) siekiant užtikrinti, kad UIP naudotojams būtų teikiama būtina informacija apie laivybą vidaus vandenų keliais ir reisų vidaus vandenų keliais planavimą, ir atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl Direktyvos 2005/44/EB I priede nustatytų būtiniausių reikalavimų duomenims dalinio keitimo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([12]) nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

([10]) 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) 2002 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/58/EB dėl asmens duomenų tvarkymo ir privatumo apsaugos elektroninių ryšių sektoriuje (Direktyva dėl privatumo ir elektroninių ryšių) (OL L 201, 2002 7 31, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) kai tai tinkamai pagrindžiama atlikus atitinkamą analizę ir kai nėra tinkamų bei atnaujintų tarptautinių standartų, kuriais būtų užtikrinama laivybos sauga, arba kai dėl Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) sprendimų priėmimo proceso pakeitimų arba rezultatų būtų pakenkiama Sąjungos interesams, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl Direktyvos 2005/44/EB III priedo dalinio keitimo, kad, laikantis Direktyvos 2005/44/EB II priede nustatytų principų ir siekiant apsaugoti Sąjungos interesus, būtų pateiktos tinkamos UIP techninės specifikacijos;

(21) įgyvendinant Direktyvą 2005/44/EB įgyta patirtis atskleidžia, kad ilgas joje nustatytų techninių specifikacijų įgyvendinimo ir atnaujinimo laikotarpis turėjo įtakos sektoriaus veiklos rezultatams. Todėl svarbu pakeisti techninių specifikacijų nustatymo procesą;

(22) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629 ([13]) procesas nustatytas remiantis CESNI parengtomis techninėmis specifikacijomis. CESNI, kuris veikia globojamas Laivybos Reino upe centrinės komisijos (CCNR) ir yra atviras visų valstybių narių ekspertams, yra atsakingas už techninių standartų rengimą vidaus vandenų transporto srityje. Patirtis parodė, kad CESNI organizuotai ir laiku parengė ir atnaujino techninius reikalavimus, taikomus vidaus vandenų laivams. Atsižvelgiant į CESNI kompetenciją ir įgyvendinant Direktyvą (ES) 2016/1629 įgytą patirtį, panašus metodas turėtų būti taikomas ir Direktyvos 2005/44/EB atžvilgiu;

(23) siekiant užtikrinti aukštą vidaus vandenų laivybos saugos ir efektyvumo lygį, užtikrinti UIP teikimą ir atsižvelgti į mokslo ir technikos pažangą bei kitus pokyčius šiame sektoriuje, nuoroda į UIP taikomas technines specifikacijas, t. y. Europos upių informacijos paslaugų standartą (ES-RIS), turėtų būti neatsiejama Direktyvos 2005/44/EB dalis;

(24) Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnyje nurodytas Vidaus vandenų keliais krovinius ir keleivius vežančių laivų kapitonams išduotų pažymėjimų komitetas buvo panaikintas. Vietoje jo įsteigtas Vidaus vandenų transporto komitetas, turintis ekspertinių žinių vidaus vandenų kelių sektoriaus standartų ir techninių specifikacijų srityje, turėtų padėti Komisijai UIP srityje kaip komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011. Be to, šia direktyva daromi Direktyvos 2005/44/EB 5 ir 12 straipsnių daliniai pakeitimai, susiję su komiteto procedūra. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnis turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų atsižvelgta į tuos pakeitimus;

(25) siekiant geresnio reglamentavimo ir supaprastinimo, Direktyvoje 2005/44/EB turėtų būti galima daryti nuorodas į tarptautinius standartus nedubliuojant jų Sąjungos teisinėje sistemoje;

(26) UIP Sąjungoje buvo sukurtos 2005 m., ir nuo to laiko valstybės narės sukaupė daug patirties jas plėtodamos ir įgyvendindamos. Be to, UIP veikimui būtinos techninės specifikacijos įtraukiamos į Direktyvos 2005/44/EB III priedą. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 12 straipsnio 2 dalis turėtų būti išbraukta. Be to, iš dalies pakeitus Direktyvos 2005/44/EB taikymo sritį, kad dėmesys būtų sutelktas į TEN-T, reikalavimas įdiegti UIP taikomas svarbiausiems vidaus vandenų keliams, sukuriant patikimą transporto tinklą. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 12 straipsnio 3 dalis turėtų būti išbraukta;

(27) laikantis proporcingumo principo, siekiant pagrindinio tikslo sukurti UIP teikimo Sąjungoje sistemą, būtina ir tikslinga nustatyti jos sudarymo, veikimo ir techninių specifikacijų taisykles. Pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalį šia direktyva neviršijama to, kas būtina siekiamiems tikslams įgyvendinti;

([13]) 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629, kuria nustatomi vidaus vandenų laivams taikomi techniniai reikalavimai, iš dalies keičiama Direktyva 2009/100/EB ir panaikinama Direktyva 2006/87/EB (OL L 252, 2016 9 16, p. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

(28) vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu, ir jis pateikė nuomonę 2024 m. kovo 20 d.;

(29) todėl Direktyva 2005/44/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2005/44/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2005/44/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„*1 straipsnis*

Dalykas

1. Šia direktyva nustatoma suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo Sąjungoje sistema, siekiant remti vidaus vandenų transportą ir tokiu būdu padidinti jo saugą, efektyvumą bei tvarumą ir palengvinti jo sąveiką su kitomis transporto rūšimis.

2. Šia direktyva nustatomas pagrindas rengti bei toliau tobulinti techninius reikalavimus, specifikacijas ir sąlygas, kad būtų užtikrintos suderintos, sąveikios ir prieinamos UIP Sąjungos vidaus vandenų keliuose ir palengvintas nepertraukiamas ryšys su kitų transporto rūšių eismo valdymo paslaugomis, naudojantis standartizuotomis sąsajomis.“;

2) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Ši direktyva taikoma UIP įgyvendinimui ir veikimui visuose valstybių narių vidaus vandenų keliuose ir vidaus vandenų uostuose, kurie sudaro transeuropinį transporto tinklą, nurodytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1679 (*) I ir II prieduose, ir kurie yra tiesiogiai sujungti su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais ir vidaus vandenų uostais, kurie yra transeuropinio transporto tinklo dalis, kaip nurodyta ir išvardyta tuose prieduose.

(*) 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 (OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).“;

3) 3 straipsnis papildomas šiais punktais:

„i) transeuropinis transporto tinklas arba TEN-T – vidaus vandenų keliai, nurodyti Reglamento (ES) 2024/1679 I priede pateiktuose žemėlapiuose;

j) Europos bazinių duomenų valdymo sistema arba ERDMS – vieno prieigos taško saugykla (biblioteka), kurioje kaupiami baziniai duomenys ir kodų sąrašai, naudojami Komisijos atsakomybe valdomose vidaus vandenų transporto IT taikomosiose programose; ji neapima tinklo duomenų, kuriuos valstybė narė teikia pagal I ir III priedus;

k) uosto bendrijos sistema – elektroninė platforma, skirta viešiesiems ir privatiesiems suinteresuotiesiems subjektams keistis informacija, kad būtų užtikrinti sklandūs uosto ir logistikos procesai;

l) pažangioji vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistema – vandens kelių viešųjų valdymo institucijų valdoma elektroninė platforma, leidžianti pusiau ir visiškai automatiškai valdyti TEN-T vežimo vidaus vandenų keliais infrastruktūrą šliuzuose ir judamuosiuose tiltuose;

m) Europos UIP aplinka – nacionaline UIP informacija grindžiama elektroninė vieno prieigos taško platforma, kurioje teikiamos techninės ir operacinės paslaugos UIP naudotojams ir saugomi saitai į elektroninius pranešimus pagal vienkartinio duomenų pateikimo principą;

n) vidaus vandenų uostas – TEN-T pagrindinio tinklo arba TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostas, nurodytas ir priskirtas kategorijai Reglamento (ES) 2024/1679 II priede.“;

4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„*4 straipsnis*

UIP kūrimas

1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių UIP įgyvendinti vidaus vandenų keliuose ir vidaus vandenų uostuose, patenkančiuose į šios direktyvos taikymo sritį.

2. Valstybės narės plėtoja UIP taip, kad UIP taikymas būtų efektyvus, išplečiamas ir sąveikus, siekiant užtikrinti jo sąveiką su kitais UIP taikymo būdais ir su kitų transporto rūšių sistemomis, kartu užtikrinant jo sąsajas su transporto valdymo sistemomis ir komercine veikla.

3. Kad įdiegtų UIP, valstybės narės:

a) užtikrina, kad UIP naudotojams būtų teikiami visi navigacijai ir kelionių planavimui vidaus vandens keliuose būtini duomenys; tie I priede išdėstyti tinklo duomenys atnaujinami ir pateikiami bent jau prieinamu bendru elektroniniu formatu pagal III priedą;

b) užtikrina, kad UIP naudotojai, be a punkte minimų duomenų, laivybos tikslais galėtų naudotis elektroniniais navigaciniais žemėlapiais, apimančiais visus jų TEN-T vidaus vandenų kelius ir vidaus vandenų uostus;

c) tiek, kiek nacionalinėse ar tarptautinėse taisyklėse nustatytas privalomas pranešimų siuntimas iš laivų, sudaro galimybes kompetentingoms institucijoms iš laivų gauti elektroninius pranešimus su visa reikiama informacija; tarpvalstybinio vežimo atveju tie duomenys visa apimtimi pateikiami kaimyninės valstybės narės kompetentingoms institucijoms prieš laivams atvykstant prie sienos;

d) užtikrina, kad standartizuotų, koduotų ir parsisiųsdinamų pranešimų pavidalu būtų teikiami pranešimai kapitonams, įskaitant informaciją apie vandens lygį arba didžiausią leistiną grimzlę, ir pranešimai apie ledą jų vidaus vandens keliuose; standartizuotame pranešime turi būti pateikiama bent informacija, būtina saugiai laivybai užtikrinti, o pranešimai kapitonams turi būti atnaujinami ir pateikiami bent jau prieinamu bendru elektroniniu formatu laikantis III priedo;

e) užtikrina, kad Europos UIP aplinkoje būtų nuolat atnaujinami tinklo duomenys, nedelsiant pateikiant visus reikiamus tinklo duomenis pagal I ir III priedus;

f) užtikrina, kad per sąsajas, atitinkančias pagal II priedo 7 punktą nustatytas technines specifikacijas, Sąjungos teisės aktais nustatytoms elektroninėms keitimosi informacija aplinkoms, kurios naudojamos kitų rūšių transportui, kai taikytina, būtų teikiama bent jau su eismu susijusi informacija, kai ji turima;

g) užtikrina, kad vidaus vandenų uostuose naudojamoms uosto bendrijos sistemoms būtų prieinamos standartizuotos sąsajos, atitinkančios šios direktyvos II ir III priedus, įskaitant, kai turima, atnaujintą informaciją apie turimas švartavimosi vietas ir alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, visų pirma įrenginius, kurių reikalaujama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1804 (*) 10 straipsnį;

h) užtikrina, kad kitoms pažangiosioms vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemoms vidaus vandenų eismo valdymo tikslais būtų prieinamos standartizuotos sąsajos, atitinkančios II ir III priedus.

Šioje dalyje nurodytos pareigos vykdomos laikantis I ir II prieduose nustatytų reikalavimų ir principų.

4. Kompetentingos valstybių narių institucijos, atsižvelgdamos į regionų poreikius, steigia UIP centrus.

5. Valstybės narės kartu sukuria, valdo, eksploatuoja, naudoja ir prižiūri Europos UIP aplinką, kurioje teikiamos su farvateriais, infrastruktūra, eismu ir transportu susijusios paslaugos, ir teikia reikiamus duomenis. Europos UIP aplinka turi būti prieinama visiems UIP naudotojams ir yra pagrindinė platforma, kurioje keičiamasi su UIP susijusia informacija. Joje turi būti sąsajos, skirtos jungtims su kitų rūšių transporto sistemomis ir vidaus vandenų uostais. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, atsakingų už Europos UIP aplinkos veikimą. Europos UIP aplinka turi suteikti galimybę įvesti informaciją iš trečiųjų valstybių, kurių vandens keliai yra sujungti su Europos vidaus vandenų kelių tinklu ir kurios nori bendradarbiauti ir teikti savo tinklo duomenis, su sąlyga, kad duomenys yra tokios pačios kokybės ir formato, kaip ir valstybių narių duomenys, ir kad jos laikosi tokio paties kibernetinio saugumo ir duomenų apsaugos lygio.

6. Komisija, remdamasi II priedo 6 punkte išdėstytais UIP techninių specifikacijų principais, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos Europos UIP aplinkos veikimo charakteristikos, funkcijos ir procedūros ir kuriuose nurodomas ją valdantis subjektas, kad būtų užtikrintas vienodas jų įgyvendinimas visoje Sąjungoje. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 11 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

7. Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimui taikomas Bukarešte 2012 m. balandžio 12 d. pagal Tarptautinės telekomunikacijų sąjungos (ITU) radijo ryšio nuostatas sudarytas Regioninis susitarimas dėl radijo ryšio paslaugų vidaus vandenų keliuose (RAINWAT).

8. Valstybės narės, jei tinkama, bendradarbiaudamos su Sąjunga, skatina jų vidaus vandenų keliuose plaukiojančių laivų kapitonus, valdytojus, agentus arba savininkus ir tuose laivuose esančių krovinių siuntėjus arba savininkus visapusiškai naudotis paslaugomis, teikiamomis pagal šią direktyvą.

9. Komisija imasi reikiamų priemonių UIP sąveikumui, patikimumui, prieinamumui ir saugumui patikrinti.

(*) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L 234, 2023 9 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„*5 straipsnis*

Techninės specifikacijos

1. Siekiant padėti teikti UIP ir užtikrinti paslaugų sąveikumą pagal 4 straipsnio 2 dalį, taikomos III priede nurodytos techninės specifikacijos, atitinkančios II priede nustatytus principus, ir jos visų pirma apima šias sritis:

a) vidaus vandenų laivybos elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistemą (vidaus vandenų ECDIS);

b) elektroninius pranešimus iš laivų;

c) pranešimus kapitonams;

d) laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemas;

e) įrangos, būtinos naudotis UIP, suderinamumą;

f) Europos UIP aplinkos veikimą;

g) sujungimą ir keitimąsi informacija su Sąjungos duomenų bazėmis (ERDMS);

h) standartizuotą sąsają kitų transporto rūšių IT platformoms;

i) standartizuotą sąsają tarp Europos UIP aplinkos ir vidaus vandenų uostų uosto bendrijos sistemų ir tarp Europos UIP aplinkos ir pažangiųjų vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemų;

j) laivybai skirtus ir reisų planavimą vidaus vandenyse skirtus duomenis.“;

6) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Palydovinis padėties nustatymas

UIP, kurioms reikalingas tikslus padėties nustatymas, tikslais rekomenduojama naudoti palydovines padėties nustatymo ir navigacijos sistemas, pavyzdžiui, GALILEO teikiamas navigacijos paslaugas, įskaitant didelio tikslumo paslaugą ir atvirosios paslaugos navigacijos pranešimų atpažinimą, taip pat Europos geostacionarinę navigacinę tinklo sistemą (EGNOS), nurodytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/696 (*). Prietaikų ir paslaugų, grindžiamų Žemės stebėjimo duomenimis, tikslais rekomenduojama naudoti programos „Copernicus“ duomenis, informaciją ir paslaugas.

(*) 2021 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/696, kuriuo sudaroma Sąjungos kosmoso programa, įsteigiama Europos Sąjungos kosmoso programos agentūra ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 912/2010, (ES) Nr. 1285/2013 bei (ES) Nr. 377/2014 ir Sprendimas Nr. 541/2014/ES (OL L 170, 2021 5 12, p. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).“;

7) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Kompetentingos institucijos

Valstybės narės paskiria kompetentingas institucijas, atsakingas už UIP taikymą, už tarptautinį keitimąsi duomenimis, už Europos UIP aplinkos veikimą ir už UIP naudotojų grįžtamosios informacijos nagrinėjimą. Apie tas paskirtas institucijas jos praneša Komisijai ne vėliau kaip 2029 m. sausio 17 d.“;

8) įterpiamas šis straipsnis:

„8a straipsnis

Grįžtamojo ryšio mechanizmas

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad būtų nustatyta veiksminga, paprasta ir prieinama procedūra UIP naudotojų grįžtamajai informacijai, susijusiai su šios direktyvos taikymu, nagrinėti, kai įmanoma, grindžiama esamomis struktūromis.

2. UIP naudotojų grįžtamoji informacija nagrinėjama taip, kad būtų išvengta interesų konfliktų. Grįžtamoji informacija nagrinėjama nešališkai ir skaidriai, tinkamai atsižvelgiant į teisę laisvai vykdyti veiklą.

3. UIP naudotojų grįžtamoji informacija teikiama per Europos UIP aplinką ir perduodama atitinkamoms valstybėms narėms. Valstybės narės užtikrina, kad UIP naudotojai ir kiti atitinkami suinteresuotieji subjektai būtų informuojami apie tai, kur ir kaip pateikti grįžtamąją informaciją.

4. Valstybės narės užtikrina, kad UIP naudotojų grįžtamoji informacija būtų nagrinėjama laiku ir tinkamai, ir kad per Europos UIP aplinką būtų teikiama informacija apie tolesnius su ja susijusius veiksmus.

5. Iš Europos UIP aplinkos Komisijai kasmet pateikiama informacija apie gautos grįžtamosios informacijos apimtį ir apie tai, kaip ta grįžtamoji informacija buvo nagrinėjama.“;

9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„*9 straipsnis*

Taisyklės dėl privatumo, informacijos saugumo ir asmens duomenų tvarkymo

1. Valstybės narės imasi reikiamų techninių ir organizacinių priemonių pagal taikytiną Sąjungos ir nacionalinę teisę, kad apsaugotų UIP informaciją ir įrašus nuo nepalankių įvykių arba netinkamo naudojimo, įskaitant neleistiną naudojimąsi jais, pakeitimą ar praradimą, ir užtikrintų komercinės ir kitos neskelbtinos informacijos, kuria keičiamasi pagal šią direktyvą, konfidencialumą.

2. Duomenys, kurie yra asmens duomenys, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 (*) 4 straipsnio 1 punkte, gali būti tvarkomi remiantis šia direktyva tik tiek, kiek toks tvarkymas yra būtinas UIP prietaikų veikimui, siekiant užtikrinti suderintas, sąveikias ir prieinamas UIP Sąjungos vidaus vandenų keliuose ir sudaryti palankesnes sąlygas kurti standartizuotas sąsajas su kitų transporto rūšių eismo valdymo paslaugomis.

(*) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).“;

10) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„*10 straipsnis*

Deleguotieji įgaliojimai

1. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas I priedas, atnaujinant ir peržiūrint būtiniausius reikalavimus duomenims, atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant šią direktyvą, ir į techninę pažangą plėtojant UIP technologijas ir prietaikas.

2. Kai nėra tinkamų bei atnaujintų techninių specifikacijų, arba kai Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) parengtos techninės specifikacijos neatitinka II priede nustatytų taikytinų reikalavimų, arba kai dėl CESNI sprendimų priėmimo proceso ar kitų standarto elementų pakeitimų būtų pakenkta Sąjungos interesams ir tai tinkamai pagrindžiama atlikus atitinkamą analizę, Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas III priedas, kad būtų pateiktos tinkamos techninės specifikacijos, grindžiamos II priede išdėstytais principais.“;

11) 10a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 10 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2026 m. sausio 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.“;

b) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal 10 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

12) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„*11 straipsnis*

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Vidaus vandenų transporto komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011 (*).

2. Jei daroma nuoroda į šią dalį, tai taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

(*) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“;

13) 12 straipsnio 2 ir 3 dalys išbraukiamos;

14) įterpiamas šis straipsnis:

„*12a straipsnis*

Stebėsena

Komisija stebi UIP diegimą Sąjungoje ir ne vėliau kaip 2034 m. sausio 3 d. pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Į tą ataskaitą įtraukiama šios direktyvos poveikio vidaus vandenų kelių transporto integravimo į bendrą logistikos grandinę lygiui analizė ir joje išnagrinėjamos naujų skaitmeninių priemonių galimybės didinti efektyvumą visame TEN-T vidaus vandenų kelių tinkle.“;

15. Direktyvos 2005/44/EB I priedas pakeičiamas šios direktyvos I priedo tekstu;

16. Direktyvos 2005/44/EB II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priedo tekstu;

17. šios direktyvos III priedo tekstas pridedamas kaip Direktyvos 2005/44/EB III priedas.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės, kuriose yra į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių vidaus vandenų kelių ir vidaus vandenų uostų, užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini tam, kad šios direktyvos būtų pradėta laikytis ne vėliau kaip 2029 m. sausio 2 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

2. Valstybėms narėms priimant tas nuostatas, jose daroma nuoroda į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jų oficialaus paskelbimo metu. Tokios nuorodos darymo metodus nustato valstybės narės.

3. Valstybės narės Komisijai pateikia pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų, kurias jos priėmė šios direktyvos taikymo srityje, tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms, kuriose yra vidaus vandenų kelių, kuriems taikomas Direktyvos 2005/44/EB 2 straipsnis.

Priimta Strasbūre 2025 m. lapkričio 26 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkė*
R. METSOLA	M. BJERRE

I PRIEDAS

„I PRIEDAS

BŪTINIAUSI REIKALAVIMAI DUOMENIMS

Kaip nurodyta 4 straipsnio 3 dalies a punkte, visų pirma teikiami šie duomenys:

a) vandenų kelio ašis, nurodant kilometrus;

b) laivams arba konvojams taikomi apribojimai dėl ilgio, pločio, grimzlės ir aukščio virš vandens;

c) ribojamųjų struktūrų, ypač šliuzų ir tiltų, darbo laikas;

d) numatomas laukimo prie tiltų, šliuzų ir vidaus vandenų uostų laikas, tikruoju laiku, kai yra galimybių;

e) uostų ir krovinių perkrovimo vietos;

f) navigacijai reikalingi baziniai duomenys apie vandens lygius;

g) alternatyviųjų degalų infrastruktūros vieta ir, kai yra galimybių, jų esamasis prieinamumas, įskaitant elektros tiekimą nuo kranto.

Teikiama informacija turi būti naujausia ir, kai yra galimybių, atspindėti padėtį tikruoju laiku.“

II PRIEDAS

„II PRIEDAS

UIP TECHNINIŲ SPECIFIKACIJŲ PRINCIPAI

1. Bendrieji principai

UIP techninės specifikacijos turi atitikti šiuos bendruosius principus:

a) nurodomi paslaugų ir susijusių sistemų planavimo, įgyvendinimo bei operacinio naudojimo techniniai reikalavimai;

b) užtikrinama UIP architektūra ir organizacija;

c) teikiamos rekomendacijos laivams dalyvauti UIP – dėl individualių paslaugų ir dėl laipsniškos UIP plėtros.

2. Vidaus vandenų laivybos elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistema (vidaus vandenų ECDIS)

Vidaus vandenų navigacijos elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistemai (vidaus vandenų ECDIS) pagal 5 straipsnį rengiamos techninės specifikacijos turi atitikti šiuos principus:

a) užtikrinamas suderinamumas su jūrų laivybos elektroninių žemėlapių rodymo informacijos sistema (jūrų ECDIS), kad vidaus vandenimis plaukiojantys laivai turėtų geresnes eismo sąlygas estuarijų mišraus eismo zonose ir kad būtų sudarytos geresnės sąlygos jūroje ir upėje vykstančiam eismui;

b) nurodomi būtiniausi reikalavimai vidaus vandenų ECDIS įrangai, taip pat būtiniausias elektroninių navigacinių žemėlapių turinys, siekiant užtikrinti navigacijos saugą, visų pirma:

i) didelis vidaus vandenų ECDIS įrangos patikimumas ir prieinamumas;

ii) vidaus vandenų ECDIS įrangos patvarumas tam, kad tinkamai funkcionuotų laive esančiomis tipinės vyraujančios aplinkos sąlygomis, ir jos kokybė ar patikimumas nesumažėtų;

iii) į elektroninį navigacinį žemėlapį įtraukiami visų rūšių geografiniai objektai, pavyzdžiui, farvaterio ribos, statiniai ant kranto ir švyturiai, kurių reikia saugiai navigacijai užtikrinti;

iv) kai laivas yra vedamas, elektroninis žemėlapis stebimas radaro vaizdą projektuojant ant jo viršaus;

c) į elektroninį navigacinį žemėlapį integruojama naujausia informacija apie farvaterio gylį ir tokia informacija rodoma iš anksto nustatyto arba faktinio vandens lygio atžvilgiu;

d) į elektroninį navigacinį žemėlapį įtraukiama papildoma, pavyzdžiui, kitų šalių nei kompetentingos institucijos informacija, ir tokia informacija rodoma vidaus vandenų ECDIS, nedarant poveikio saugiai navigacijai užtikrinti reikalingai informacijai;

e) elektroniniai navigaciniai žemėlapiai prieinami UIP naudotojams;

f) elektroniniuose navigaciniuose žemėlapiuose pateikti duomenys prieinami visiems įrangos gamintojams, kai tinkama, už pagrįstą su išlaidomis susietą mokestį;

g) įtraukiama naujausia informacija apie laukimo prie šliuzų, tiltų ir vidaus vandenų uostų laikus, ir tokia informacija parodoma vidaus vandenų ECDIS, nedarant poveikio saugiai navigacijai užtikrinti reikalingai informacijai.

3. Elektroniniai pranešimai iš laivų

Techninės specifikacijos, susijusios su vidaus navigacijoje taikomais elektroniniais pranešimais iš laivų, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) sudaromos palankios sąlygos, kiek tai susiję su vidaus navigacija, valstybių narių kompetentingoms institucijoms tarpusavyje, vidaus, taip pat jūrų navigacijos ir daugiarūšio transporto dalyviams tarpusavyje keistis elektroniniais duomenimis;

b) naudojami standartizuoti laivų su institucijomis, institucijų su laivais ir institucijų tarpusavyje keitimosi transporto informacija pranešimai, kad būtų pasiektas suderinamumas su jūrų navigacija;

c) naudojami tarptautiniu mastu pripažinti kodų sąrašai ir klasifikacijos, galimai papildomi atsižvelgiant į kitus vidaus navigacijos poreikius;

d) naudojamas unikalus Europos laivo identifikavimo numeris.

4. Pranešimai kapitonams

Techninės specifikacijos dėl pranešimų kapitonams, visų pirma, kiek tai susiję su informacija apie farvaterius, eismo informacija ir eismo valdymu, taip pat reiso vidaus vandenų keliais planavimą, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) standartizuota duomenų struktūra, kurioje naudojami iš anksto nustatyti tekstinius moduliai ir kuri dideliu mastu užkoduota, kad svarbiausią turinį būtų galima automatiškai išversti į kitas kalbas ir palengvinti pranešimų kapitonams integravimą į reiso planavimo sistemas;

b) standartizuotos duomenų struktūros suderinamumas su vidaus vandenų ECDIS duomenų struktūra, kad pranešimai kapitonams būtų lengviau integruojami į vidaus vandenų ECDIS;

c) suderinimas su navigacijos ir reiso vidaus vandenų keliais planavimui skirtomis techninėmis specifikacijomis, siekiant užtikrinti teikiamos informacijos darną.

5. Laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemos

Techninės specifikacijos, susijusios su laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemomis, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) nurodomi reikalavimai, kiek tai susiję su sistemomis ir standartiniais pranešimais, taip pat procedūromis, tam, kad jie galėtų būti teikiami automatiškai;

b) skiriamos sistemos, atitinkančios taktinės informacijos apie eismą reikalavimus, nuo sistemų, atitinkančių strateginės informacijos apie eismą reikalavimus, tiek buvimo vietos nustatymo tikslumo, tiek reikalaujamo duomenų atnaujinimo dažnio atžvilgiu;

c) aprašomos atitinkamos techninės sistemos, skirtos laivų buvimo vietos nustatymui ir jų sekimui, pavyzdžiui, vidaus vandenų AIS (vidaus vandenims skirta automatinio identifikavimo sistema);

d) duomenų formatų suderinamumas su jūrų AIS sistema.

6. Europos UIP aplinkos veikimo principai

Europos UIP aplinkos techninės specifikacijos, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) veikiama kaip vienas skaitmeninis langelis vidaus vandenų navigacijos klausimams;

b) turimas suderintas vienas prieigos taškas, iš kurio gaunama naujausia ir, jei įmanoma, tikralaikė farvaterio būklės informacija, skirta saugiai ir tvariai navigacijai, reiso planavimui ir TEN-T uostų veikimui;

c) sudaromos sąlygos daugiarūšio transporto grandinėms, užtikrinant tinkamą duomenų apsaugos lygį;

d) užtikrinamas didelis duomenų tikslumas, kad atitinkami UIP naudotojai galėtų sklandžiai keistis duomenimis visame TEN-T (Sąjungoje ir už jos ribų);

e) užtikrinama patogi naudoti sąsaja su parankiomis, naudingomis ir praktiškomis funkcijomis, pavyzdžiui, galimybe išsaugoti ir laikyti profilius;

f) turimas principu „tik kartą“ grindžiamas vienas prieigos taškas duomenims pateikti, skirtas ir tarptautiniams reisams;

g) turima sąsaja su kitomis sistemomis, kuriose informacijos, ryšio, navigacijos arba padėties / vietos nustatymo technologijos naudojamos infrastruktūrai, judumui ir eismui TEN-T tinkle veiksmingai valdyti ir teikti pridėtinės vertės paslaugas piliečiams bei laivų valdytojams, įskaitant sistemas, kuriomis užtikrinamas saugus, apsaugotas, aplinkos atžvilgiu patikimas ir pajėgumų atžvilgiu efektyvus TEN-T naudojimas;

h) renkami ir perduodami anonimizuoti ir agreguoti naudojimo duomenys, kuriuos galima būtų panaudoti UIP įgyvendinimui stebėsenai, – prie tokių duomenų, be kita ko, priskiriamas bent UIP naudotojų skaičius, duomenų prieinamumas Europos UIP aplinkoje, jungimosi ir keitimosi informacija su kitomis skaitmeninėmis sistemomis ar platformomis rodikliai;

i) užtikrinamas kibernetinis saugumas.

7. Duomenų prieinamumas kitoms skaitmeninėms sistemoms arba platformoms

Techninės specifikacijos dėl keitimosi duomenimis su kitomis skaitmeninėmis sistemomis ar platformomis, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) grindžiamos Europos UIP aplinkos teikiamais funkcionalumais;

b) sudaromos sąlygos lengviau keistis elektroniniais duomenimis tarp UIP technologijų ir kitų rūšių transporto naudojamų duomenų bazių bei sistemų, pasitelkiant tinkamus duomenų ryšius ir sąsajas;

c) nurodomi kitoms skaitmeninėms sistemoms ar platformoms keliami reikalavimai ir automatinio keitimosi duomenimis procedūros;

d) informacija, visų pirma laiko atžvilgiu kritiniais duomenimis, keičiamasi tikruoju laiku;

e) užtikrinamas saugus keitimasis informacija pagal visapusišką teisėmis grindžiamos prieigos kontrolės sistemą;

f) rengiamasi tokiems sistemos keitimosi duomenimis pagrindams, kuriais būtų leidžiami būsimi pokyčiai ir sąsajos su kitomis sistemomis, kai prireikia, be kita ko, keitimuisi duomenimis su būsima Europos judumo duomenų erdve ir bet kuria kita sistema, kuri sukurta daugiarūšio transporto inovacijoms skatinti.

8. Navigacijos ir reiso vidaus vandenų keliais planavimo duomenys

Techninės specifikacijos dėl navigacijos ir reiso vidaus vandenų keliais planavimo duomenų, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

a) teikiama naujausia informacija reguliariais laiko tarpais ir bent tuomet, kai įvyksta svarbių farvaterio būklės pokyčių, galinčių paveikti navigaciją;

b) apimama bent ši informacija:

i) numatomi laukimo prie šliuzų, (judamųjų) tiltų ir vidaus vandenų uostų laikai;

ii) Europos vandenų kelių tinklo duomenys, reikalingi navigacijai ir reiso vidaus vandenų keliais planavimui, ir apimantys bent I priede nustatytus minimaliuosius reikalavimus duomenims;

iii) vandens lygis, mažiausias išmatuotasis gylis, vertikalioji prošvaisa, užtvaros būsena, jei ja blokuojama navigacija, režimą, prognozuojamas vandens lygis ir prognozuojamas mažiausiasis išmatuotasis gylis;

iv) situacija dėl ledo ir susiję tinkamumo laivybai duomenys, ar kiti įspėjimai dėl ekstremalių meteorologinių sąlygų;

v) šliuzų, (judamųjų) tiltų ir vidaus vandenų uostų darbo laikas.

c) informacija teikiama atitinkamai per vidaus vandenų ECDIS, pranešimais kapitonams ir Europos UIP aplinkoje.“

III PRIEDAS

„III PRIEDAS

UIP TECHNINĖS SPECIFIKACIJOS

UIP taikytinos techninės specifikacijos yra nustatytos naujausioje CESNI priimtoje Europos upių informacijos paslaugų standarto (ES-UIP) laidoje.“