

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 689/2012 AL COMISIEI

din 27 iulie 2012

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 415/2007 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor menționate la articolul 5 din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, având în vedere Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității ⁽¹⁾, în special articolul 1 alineatul (2) și articolul 5 alineatul (2),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 415/2007 al Comisiei din 13 martie 2007 privind specificațiile tehnice pentru sistemele de urmărire și reperare a navelor menționate la articolul 5 din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Pentru menține interoperabilitatea cu serviciile de gestionare și de informare a traficului maritim și, prin urmare, sistemul de identificare automată (AIS) maritimă, Regulamentul (CE) nr. 415/2007 trebuie modificat în consecință.

(2) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare ⁽³⁾,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 415/2007 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

Articolul 3

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se conforma prezentului regulament cel târziu în termen de douăsprezece luni de la data intrării în vigoare a acestuia.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 27 iulie 2012.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 152.

⁽²⁾ JO L 105, 23.4.2007, p. 35.

⁽³⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 29.

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 415/2007 se modifică după cum urmează:

1. În cadrul cuprinsului, se inserează un capitol:

„2.3.9. Omologare de tip”

2. „TRIMITERILE” se modifică după cum urmează:

(a) al zecelea și al unsprezecelea rând se înlocuiesc cu:

Titlul documentului	Organizația	Data publicării
„Recomandarea ITU-R M.1371, «Caracteristici tehnice pentru un sistem universal automat de identificare la bord care utilizează accesul multiplu cu divizare temporală în banda mobilă maritimă VHF»	ITU	2001
Standardul Internațional IEC 61993, «Navigația maritimă și echipamente și sisteme de radiocomunicații – Sistem automat de identificare, Partea 2: Clasa A Echipamentul la bord al sistemului universal de identificare automată (AIS);	IEC	2002”

(b) se adaugă următorul rând:

Titlul documentului	Organizația	Data publicării
„Orientări tehnice privind AIS pentru navigația interioară	Grupul de experți pentru urmărirea și reperarea navelor”.	

3. La capitolul 2.2, penultimul alineat se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru navele care se deplasează, frecvența de actualizare a informațiilor dinamice la nivel tactic se poate schimba între modul SOLAS și modul de navigație interioară. În modul de navigație interioară, frecvența poate fi mărită până la 2 secunde. Pentru navele ancorate, se recomandă o frecvență de actualizare de mai multe minute, sau în cazul în care informațiile se modifică.”

4. La capitolul 2.3.1, se adaugă următoarea teză:

„AIS pentru navigația interioară trebuie să ia în considerare orientările tehnice privind AIS pentru navigația interioară, astfel cum au fost elaborate și actualizate de grupul de experți pentru urmărirea și reperarea navelor (*)

(*) VTT-secretariat@risexpertgroups.org.”

5. În tabelul din capitolul 2.3.2.1, ultimul rând se elimină.

6. Capitolul 2.3.2.3 se modifică după cum urmează:

(a) al treilea rând din tabel se elimină;

(b) se adaugă următorul rând:

„Navă încărcată/descărcată	(Extensie AIS pentru navigație interioară)”.
----------------------------	--

7. În capitolul 2.3.2.4, al patrulea rând din primul tabel intitulat „ETA la ecluză/pod/terminal” se modifică după cum urmează:

„Tiraj de aer static actual maxim	(Extensie AIS pentru navigație interioară)”.
-----------------------------------	--

8. Capitolul 2.3.3 se modifică după cum urmează:

(a) al doilea alineat se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru navele care se deplasează pe căi navigabile interioare, frecvența de raportare a informațiilor dinamice poate trece de la modul SOLAS la modul de navigație interioară. În modul de navigație interioară, frecvența poate fi mărită până la 2 secunde. În zonele de trafic mixt precum porturile maritime, autoritatea competentă trebuie să aibă posibilitatea de a diminua frecvența de raportare a informațiilor dinamice, pentru a armoniza frecvențele de raportare între navele de navigație interioară și navele SOLAS. Frecvențele de raportare trebuie să poată fi comutate prin telecomandă TDMA de la o stație de bază (comutare automată prin telecomandă TDMA prin intermediul mesajului 23) și prin comanda sistemelor de bord, de exemplu MKD, ECDIS sau calculator de bord, printr-o interfață, de exemplu IEC 61162 (comutare automată prin comanda sistemului de bord). Pentru informațiile statice și cele privind voiajul, se recomandă o frecvență de raportare de mai multe minute, la cerere sau în cazul în care informația se modifică.”;

(b) în tabelul 2.1, al nouălea rând se înlocuiește cu următorul text:

Condiții dinamice ale navei	Interval nominal de raportare
„Navă aflată în modul de navigație interioară, în deplasare ⁽²⁾ ”	între 2 și 10 secunde”;

(c) se adaugă următoarea teză:

„Notă: O stație mobilă AIS pentru navigație interioară funcționează fie în modul de navigație interioară (atribuire de grup cu mesajul 23) sau în modul SOLAS (mod autonom, fără atribuire de grup activă).”

9. La capitolul 2.3.4, primul alineat se înlocuiește cu următorul text:

„Soluția tehnică a AIS pentru navigație interioară se bazează pe aceleași standarde tehnice ca și AIS SOLAS al IMO (Rec. ITU-R M.1371, IEC 61993).”

10. Capitolul 2.3.5 se înlocuiește cu următorul text:

„2.3.5. *Compatibilitatea cu transponderele din clasa A ale IMO*

Transponderele AIS pentru navigație interioară trebuie să fie compatibile cu transponderele din clasa A ale IMO și, astfel, trebuie să aibă capacitatea de a primi și de a procesa toate mesajele AIS ale IMO (în conformitate cu ITU-R M.1371 și cu clarificările tehnice IALA privind ITU-R M.1371), precum și mesajele definite în capitolul 2.4 al acestor specificații tehnice.

Capacitatea de transmisie (tx) a DSC și furnizarea unui MKD nu sunt obligatorii pentru transponderele AIS pentru navigație interioară, însă funcționalitatea MKD, precum și funcționalitatea de gestionare a canalelor prin DSC sunt necesare. Producătorii pot elimina hardware-ul și software-ul respectiv din transponderele din clasa A.”

11. Se introduce următorul capitol:

„2.3.9. *Omologare de tip*

Echipamentul AIS pentru navigație interioară trebuie să primească omologarea de tip în conformitate cu aceste specificații tehnice.”

12. Capitolul 2.4.1 se modifică după cum urmează:

(a) titlul capitolului 2.4.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.1 *Mesaj 1, 2, 3: rapoarte privind poziția (ITU-R 1371)*”;

(b) în tabelul 2.2, penultimul rând se înlocuiește cu următorul text:

Parametru	Număr de biți	Descriere
„Starea de comunicare	19	A se vedea ITU-R M.1371”

13. Titlul capitolului 2.4.2 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.2. *Mesaj 5: informații statice referitoare la navă și informații privind voiajul (ITU-R 1371)*”

14. Capitolul 2.4.3 se modifică după cum urmează:

(a) titlul capitolului 2.4.3 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.3. *Mesaj 23: comanda de atribuire de grup (ITU-R M.1371)*”;

(b) înainte de tabelul 2.4, se adaugă următorul alineat:

„Comanda de atribuire de grup se transmite de către o stație de bază atunci când aceasta funcționează în calitate de entitate care controlează. Mesajul se aplică unei stații mobile din cadrul regiunii delimitate și selecționate în funcție de „tipul navei și al încărcăturii” sau de „tipul stației”. Stația de recepție ține cont, simultan, de toate domeniile de sector. Ea controlează următorii parametri de operare a unei stații mobile: modul emisie/recepție; intervalul de raportare și durata unui timp de tăcere.”;

(c) în tabelul 2.4, al nouălea și al zecelea rând se înlocuiesc cu următorul text:

Parametru	Număr de biți	Descriere
„Tipul stației	4	0 = toate tipurile de mobile (implicit); 1 = numai de stații mobile din clasa A; 2 = toate tipurile de stații mobile din clasa B; 3 = stație mobilă aeriană SAR; 4 = doar stațiile mobile din clasa B «SO»; 5= stație mobilă aeriană din clasa B «CS» (doar IEC62287); 6 = căi navigabile; de la 7 la 9 = utilizare la nivel regional și de la 10 la 15 = pentru o utilizare viitoare
Tipul navei și tipul încărcăturii	8	0 = toate tipurile (implicit) 1...99 cf. tabelului 50, anexa 8 din ITU-R M.1371-3 100...199 = păstrat pentru utilizare la nivel regional 200...255 = rezervat pentru o viitoare utilizare”;

(d) în tabelul 2.5, al zecelea, al unsprezecelea și al douăsprezecelea rând se înlocuiesc cu următorul text:

Parametru relativ la intervalul de raportare	Intervalul de raportare pentru mesajul 18
„9	Următorul interval mai scurt de raportare
10	Următorul interval mai lung de raportare
11	2 secunde (nu se aplică la clasa B «CS»);

(e) ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Notă: Atunci când transmisia pe două canale este suspendată de comanda 1 sau 2 din modul Tx/Rx, intervalul de raportare rezultat se menține cu ajutorul canalului de transmisie rămas.”

15. Titlul capitolului 2.4.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4.4. *Aplicarea mesajelor specifice (ITU-R 1371)*”.

16. La capitolul 2.4.4.1, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Identificatorii de funcție din cadrul componentei AIS pentru navigație interioară se alocă și se utilizează așa cum se descrie în ITU-R M.1371.”

17. Capitolul 2.4.4.2 se modifică după cum urmează:

(a) în tabelul 2.7, al șaptelea, al optulea, al nouălea și al unsprezecelea rând se înlocuiesc cu următorul text:

	Parametru	Număr de biți	Descriere
Date binare	„Lungime/convoi	13	1 – 8 000 (restul neutilizat) lungimea navei/convoiuului în 1/10m 0 = implicit
	Lățime/convoi	10	1 – 1 000 (restul neutilizat) lățimea navei/convoiuului în 1/10m; 0 = implicit
	Tipul navei și al convoiului	14	Clasificare ERI numerică (CODURI): Tipul navei și al convoiului descris în APENDICELE E
	Tiraj static actual maxim	11	1 – 2 000 (restul neutilizat) tiraj în 1/100m, 0 = implicit = necunoscut”

(b) în tabelul 2.8, al șaisprezecelea rând se înlocuiește cu următorul text:

	Parametru	Biți	Descriere
Date binare	„Tiraj de aer static actual maxim	12	0 – 4 000 (restul neutilizat), în 1/100m, 0 = implicit = neutilizat”

(c) în tabelul 2.15, al optulea, al zecelea, al douăsprezecelea și al paisprezecelea rând se înlocuiesc cu următorul text:

	Parametru	Biți	Descriere
Date binare	„Nivelul apei	14	Biți 0: 0 = valoare negativă, 1 = valoare pozitivă Biți 1-13: 0-8191, în 1/100m, Biți 0-13: 0 = necunoscut = implicit ⁽²⁾
	Nivelul apei	14	Biți 0: 0 = valoare negativă, 1 = valoare pozitivă Biți 1-13: 0-8191, în 1/100m, Biți 0-13: 0 = necunoscut = implicit ⁽²⁾
	Nivelul apei	14	Biți 0: 0 = valoare negativă, 1 = valoare pozitivă Biți 1-13: 0-8191, în 1/100m, Biți 0-13: 0 = necunoscut = implicit ⁽²⁾
	Nivelul apei	14	Biți 0: 0 = valoare negativă, 1 = valoare pozitivă Biți 1-13: 0-8191, în 1/100m, Biți 0-13: 0 = necunoscut = implicit ⁽²⁾ ”

18. În Apendicele A, definițiile se modifică după cum urmează:

(a) definiția serviciilor de informații fluviale se înlocuiește cu următorul text:

„Servicii de informații fluviale (RIS)

Un concept european pentru serviciile armonizate de informații destinate să sprijine gestionarea traficului în cadrul navigației interioare, incluzând interfețele cu alte moduri de transport.”;

(b) definiția zonei VTS se înlocuiește cu următorul text:

„Zona VTS

Zona VTS este zona de serviciu delimitată și oficial declarată a VTS. O zonă VTS poate fi împărțită în subzone sau sectoare. (Sursă: Orientări IALA privind VTS).”;

(c) definiția informațiilor de navigație se înlocuiește cu următorul text:

„Informații de navigație

Informațiile de navigație sunt informațiile furnizate comandantului de navă aflat la bord, pentru a facilita luarea de decizii la bord. (Sursă: Orientări IALA privind VTS).”;

(d) definiția informațiilor tactice privind traficul se înlocuiește cu următorul text:

„Informații tactice privind traficul (TTI)

Informațiile tactice privind traficul reprezintă informațiile care influențează deciziile imediate în materie de navigație ale comandantului navei sau ale operatorului VTS, în situații reale de trafic și în mediul geografic apropiat. O imagine tactică privind traficul include informații privind poziția și informații specifice privind toate țintele detectate de un radar și afișate pe o hartă electronică de navigație și – în cazul în care este disponibilă – evidențiate prin informațiile privind traficul extern, precum informațiile furnizate de un AIS. TTI pot fi furnizate la bordul unei nave sau la mal, de exemplu, într-un centru VTS. (Sursă: Orientări RIS).”;

(e) definiția informațiilor strategice privind traficul se înlocuiește cu următorul text:

„Informații strategice privind traficul (STI)

Informațiile strategice privind traficul reprezintă informațiile care influențează deciziile pe termen mediu și lung ale utilizatorilor RIS. O imagine strategică privind traficul contribuie la ameliorarea capacităților de decizie

în materie de planificare în vederea unui voiaj sigur și eficient. O astfel de imagine strategică privind traficul este produsă într-un centru RIS și furnizată utilizatorilor, la cerere. O imagine strategică privind traficul indică toate navele relevante din zona RIS, precum și caracteristicile, încărcăturile și pozițiile lor, raportate oral prin VHF sau electronic, salvate într-o bază de date și prezentate într-un tabel sau pe o hartă electronică. Informațiile strategice privind traficul pot fi furnizate de un centru RIS/VTS sau de un birou. (Sursă: Orientări RIS).;

- (f) definiția monitorizării traficului navelor se înlocuiește cu următorul text:

„Monitorizarea traficului navelor

Monitorizarea traficului navelor furnizează informații importante privind mișcările navelor relevante într-o zonă RIS. Este vorba de informații cu privire la identitatea, poziția, (tipul încărcăturii) și portul de destinație al navei.”;

- (g) definiția operatorului RIS se înlocuiește cu următorul text:

„Operator RIS

Persoana care îndeplinește una sau mai multe sarcini care contribuie la funcționarea serviciilor RIS.”;

- (h) definiția administratorului de flotă se înlocuiește cu următorul text:

„Administrator de flotă

Persoana care planifică și observă starea reală (de navigație) a unui număr de nave care navighează sau sunt exploatate sub aceeași comandă sau de către același proprietar.”;

- (i) definiția operatorului din centrele de atenuare a catastrofelor din cadrul serviciilor de urgență se înlocuiește cu următorul text:

„Operator din centrele de atenuare a catastrofelor din cadrul serviciilor de urgență

Persoana care monitorizează, controlează și organizează acțiunile de prevenire sigură și în bune condiții a accidentelor, incidentelor și calamităților.”

19. Apendicele D se modifică după cum urmează:

- (a) punctul D.1 se înlocuiește cu următorul text:

„D.1 **Fraze de intrare**

Interfața serială numerică a AIS se bazează pe frazele IEC 61162 existente și pe noile fraze de tip IEC 61162. Frazele de interfață numerică sunt descrise în detaliu în standardul IEC 61162.

Acest apendice conține informații preliminare utilizate în timpul elaborării AIS pentru navigația interioară în vederea înregistrării datelor specifice navigației interioare în unitatea AIS pentru navigație interioară de la bordul navei (a se vedea Modificări ale protocolului privind AIS pentru navigație interioară).”;

- (b) în a doua teză de la punctul D.2, cuvântul „propune” se înlocuiește cu cuvântul „utilizează”;
- (c) în a doua teză de la punctul D.3, cuvântul „propune” se înlocuiește cu cuvântul „utilizează”.

20. Apendicele E se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele E

TIPURI DE NAVE ERI

Acest tabel se utilizează pentru a trece de la clasificarea tipurilor de nave a ONU, utilizată în mesajul 10 al AIS pentru navigație interioară, la clasificarea IMO utilizată în mesajul 5 al IMO.

Utilizare V/C	M	Subdiviziunea codului		Denumire
No	8	00	0	Vessel, type unknown
V	8	01	0	Motor freighter
V	8	02	0	Motor tanker
V	8	02	1	Motor tanker, liquid cargo, type N
V	8	02	2	Motor tanker, liquid cargo, type C

Utilizare V/C	M	Subdiviziunea codului		Denumire
V	8	02	3	Motor tanker, dry cargo
V	8	03	0	Container vessel
V	8	04	0	Gas tanker
C	8	05	0	Motor freighter, tug
C	8	06	0	Motor tanker, tug
C	8	07	0	Motor freighter with one or more ships alongside
C	8	08	0	Motor freighter with tanker
C	8	09	0	Motor freighter pushing one or more freighters
C	8	10	0	Motor freighter pushing at least one tank-ship
No	8	11	0	Tug, freighter
No	8	12	0	Tug, tanker
C	8	13	0	Tug, freighter, coupled
C	8	14	0	Tug, freighter/tanker, coupled
V	8	15	0	Freightbarge
V	8	16	0	Tankbarge
V	8	16	1	Tankbarge, liquid cargo, type N
V	8	16	2	Tankbarge, liquid cargo, type C
V	8	16	3	Tankbarge, dry cargo
V	8	17	0	Freightbarge with containers
V	8	18	0	Tankbarge, gas
C	8	21	0	Pushtow, one cargo barge
C	8	22	0	Pushtow, two cargo barges
C	8	23	0	Pushtow, three cargo barges
C	8	24	0	Pushtow, four cargo barges
C	8	25	0	Pushtow, five cargo barges
C	8	26	0	Pushtow, six cargo barges
C	8	27	0	Pushtow, seven cargo barges
C	8	28	0	Pushtow, eight cargo barges
C	8	29	0	Pushtow, nine cargo barges
C	8	31	0	Pushtow, one gas/tank barge
C	8	32	0	Pushtow, two barges at least one tanker or gas barge
C	8	33	0	Pushtow, three barges at least one tanker or gasbarge
C	8	34	0	Pushtow, four barges at least one tanker or gasbarge

Utilizare V/C	M	Subdiviziunea codului		Denumire
C	8	35	0	Pushtow, five barges at least one tanker or gasbarge
C	8	36	0	Pushtow, six barges at least one tanker or gasbarge
C	8	37	0	Pushtow, seven barges at least one tanker or gasbarge
C	8	38	0	Pushtow, eight barges at least one tanker or gasbarge
C	8	39	0	Pushtow, nine or more barges at least one tanker or gasbarge
V	8	40	0	Tug, single
No	8	41	0	Tug, one or more tows
C	8	42	0	Tug, assisting a vessel or linked combination
V	8	43	0	Pushboat, single
V	8	44	0	Passenger ship, ferry, red cross ship, cruise ship
V	8	44	1	Ferry
V	8	44	2	Red Cross ship
V	8	44	3	Cruise ship
V	8	44	4	Passenger ship without accommodation
V	8	45	0	Service vessel, police patrol, port services
V	8	46	0	Vessel, work maintenance craft, floating derrick, cable-ship, buoy-ship, dredge.
C	8	47	0	Object, towed, not otherwise specified.
V	8	48	0	Fishing boat
V	8	49	0	Bunkership
V	8	50	0	Barge, tanker, chemical
C	8	51	0	Object, not otherwise specified.
				Coduri suplimentare pentru mijloace de transport maritim
V	1	50	0	General Cargo Vessel Maritime
V	1	51	0	Unit Carrier Maritime
V	1	52	0	Bulk Carrier Maritime
V	1	53	0	Tanker
V	1	54	0	Liquefied gas tanker
V	1	85	0	Craft, pleasure longer than 20 meters
V	1	90	0	Fast ship
V	1	91	0	Hydrofoil
V	1	92	0	Catamaran Fast"