

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 689/2012

z dnia 27 lipca 2012 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 415/2007 dotyczące specyfikacji technicznych dotyczących systemów kontroli ruchu statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 1 ust. 2 oraz art. 5 ust. 2,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 415/2007 z dnia 13 marca 2007 r. dotyczące specyfikacji technicznych dotyczących systemów kontroli ruchu statków, o których mowa w art. 5 dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem zachowania interoperacyjności z usługami zarządzania ruchem statków morskich i usługami informacyjnymi, w tym z morskim systemem automatycznego rozpoznawania statków (ang. *Automatic Identification System – AIS*), należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 415/2007.

- (2) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu powołanego zgodnie z art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ⁽³⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Załącznik do rozporządzenia (WE) nr 415/2007 zostaje zmieniony zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia w terminie dwunastu miesięcy od jego wejścia w życie.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 lipca 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152.

⁽²⁾ Dz.U. L 105 z 23.4.2007, s. 35.

⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 415/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści dodaje się rozdział w brzmieniu:

„2.3.9. Homologacja typu”;

2) w części „BIBLIOGRAFIA” wprowadza się następujące zmiany:

a) wiersze dziesiąty i jedenasty otrzymują brzmienie:

Nazwa dokumentu	Organizacja	Data wydania
„Zalecenie ITU-R M.1371 »Charakterystyka techniczna uniwersalnego pokładowego systemu automatycznego rozpoznawania statków stosującego wielokrotny dostęp z podziałem czasu w paśmie VHF w morskiej służbie ruchomej«	ITU	2001
Norma międzynarodowa IEC 61993 »Urządzenia i systemy nawigacji i radiokomunikacji morskiej – system automatycznego rozpoznawania, Część 2: Okrętowe urządzenia klasy A uniwersalnego systemu automatycznego rozpoznawania statków (AIS)«	IEC	2002”

b) dodaje się wiersz w brzmieniu:

Nazwa dokumentu	Organizacja	Data wydania
„Wytyczne techniczne dotyczące AIS śródlądowego	Grupa ekspertów ds. systemów kontroli ruchów statków”	

3) w rozdziale 2.2 akapit dziewiąty otrzymuje brzmienie:

„W przypadku statków w ruchu aktualizacja taktycznych informacji dynamicznych może się odbywać z częstotliwością właściwą dla trybu SOLAS lub dla trybu żeglugi śródlądowej. W trybie żeglugi śródlądowej częstotliwość ta może zostać zwiększona do dwóch sekund. Dla statków zakotwiczonych zaleca się aktualizowanie danych w odstępach co kilka minut lub jeśli jakaś informacja ulegnie zmianie.”;

4) w rozdziale 2.3.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W koncepcji AIS śródlądowego uwzględnia się dotyczące go wytyczne techniczne opracowane i aktualizowane przez grupę ekspertów ds. systemów kontroli ruchów statków (*).

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

5) w tabeli w rozdziale 2.3.2.1 skreśla się ostatni wiersz;

6) w rozdziale 2.3.2.3 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się trzeci wiersz w tabeli;

b) dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Ewentualny ładunek	(Dla AIS śródlądowego)”
---------------------	-------------------------

7) w rozdziale 2.3.2.4. w pierwszej tabeli zatytułowanej „Przewidywany czas przybycia do śluzy/mostu/terminala” wiersz czwarty otrzymuje brzmienie:

„Maksymalna bieżąca wysokość statku	(Dla AIS śródlądowego)”
-------------------------------------	-------------------------

8) w rozdziale 2.3.3 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku statków poruszających się po wodach śródlądowych aktualizacja informacji dynamicznych może odbywać się z częstotliwością właściwą dla trybu SOLAS lub trybu żeglugi śródlądowej. W trybie żeglugi śródlądowej częstotliwość ta może zostać zwiększona do dwóch sekund. W strefach o ruchu mieszanym, jak na przykład w portach morskich, powinna istnieć możliwość zmniejszenia częstotliwości wymiany informacji dynamicznych przez odpowiedni organ, tak aby została zachowana równowaga pomiędzy statkami śródlądowymi a morskimi. Częstotliwość meldowania zmienia się na podstawie poleceń TDMA wydawanych ze stacji bazowej (automatyczna zmiana na podstawie telepolecenia TDMA za pośrednictwem komunikatu nr 23) oraz ze stacji pokładowych, np. MKD, ECDIS lub komputera pokładowego, za pośrednictwem interfejsu, np. IEC 61162 (automatyczne przełączanie na podstawie polecenia wydanego przez system pokładowy). W przypadku informacji statycznych oraz dotyczących rejsu zaleca się meldowanie w odstępach kilkuminutowych, na żądanie lub w przypadku zmiany danych.”;

b) w tabeli 2.1 wiersz dziewiąty otrzymuje brzmienie:

Dynamiczne warunki statku	Nominalna częstotliwość meldowania
„Statek pływający po wodach śródlądowych, poruszający się ⁽²⁾ ”	od 2 sekund do 10 sekund”

c) dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Uwaga: Stacja przenośna AIS śródlądowego może pracować albo w trybie żeglugi śródlądowej (zadanie grupowe, komunikat nr 23), albo w trybie SOLAS (praca autonomiczna, brak zadania grupowego).”;

9) w rozdziale 2.3.4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Rozwiązania techniczne wykorzystane w AIS śródlądowym opierają się na tych samych normach, co w przypadku AIS IMO SOLAS (ITU-R M.1371, IEC 61993).”;

10) rozdział 2.3.5 otrzymuje brzmienie:

„2.3.5. Zgodność z transponderami IMO klasy A

Transpondery AIS śródlądowego muszą być zgodne z transponderami IMO klasy A, czyli muszą odbierać i przetwarzać wszystkie komunikaty pochodzące z AIS IMO (zgodnie z ITU-R M.1371 oraz z wyjaśnieniami technicznymi IALA dotyczącymi ITU-R M.1371), jak też komunikaty, o których mowa w rozdziale 2.4 niniejszych specyfikacji technicznych.

Transpondery AIS śródlądowego nie muszą dysponować możliwością nadawania DSC (tx) ani przekazywania MKD, wymagana jest natomiast obsługa funkcji MKD oraz funkcji zarządzania kanałami przez DSC. Producenci mogą więc usunąć odpowiedni sprzęt i oprogramowanie z transponderów klasy A.”;

11) dodaje się rozdział w brzmieniu:

„2.3.9. Homologacja typu

Urządzenia AIS śródlądowego podlegają homologacji typu zgodnie z niniejszymi specyfikacjami technicznymi.”;

12) w rozdziale 2.4.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł rozdziału 2.4.1 otrzymuje brzmienie:

„2.4.1. Komunikat 1, 2, 3: meldowanie położenia (ITU-R 1371)”;

b) w tabeli 2.2 przedostatni wiersz otrzymuje brzmienie:

Parametr	Liczba bitów	Opis
„Stan komunikacyjny	19	Zob. ITU-R M.1371”

13) tytuł rozdziału 2.4.2 otrzymuje brzmienie:

„2.4.2. Komunikat 5: Statyczne dane na temat statku i rejsu (ITU-R 1371)”;

14) w rozdziale 2.4.3 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł rozdziału 2.4.3 otrzymuje brzmienie:

„2.4.3. Komunikat 23, Zadanie grupowe (ITU-R M.1371)”;

b) przed tabelą 2.4 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Polecenie »zadanie grupowe« jest nadawane przez stację bazową pracującą jako jednostka kontrolująca. Komunikat ma zastosowanie do stacji przenośnych znajdujących się w określonym regionie, według kryteriów określonych parametrami »Rodzaj statku i ładunku« lub »Rodzaj stacji«. Stacja odbiorcza uwzględnia wszystkie parametry sektora jednocześnie. Kontroluje następujące parametry pracy stacji przenośnej: tryb nadawania/odbioru, częstotliwość meldowania i długość ciszy.”;

c) w tabeli 2.4 wiersze dziewiąty i dziesiąty otrzymują brzmienie:

Parametr	Liczba bitów	Opis
„Rodzaj stacji	4	0 = wszystkie stacje przenośne (wartość domyślna); 1 = tylko stacje przenośne klasy A; 2 = wszystkie stacje przenośne klasy B; 3 = powietrzne stacje przenośne SAR; 4 = tylko stacje przenośne »SO« klasy B; 5 = pokładowe stacje przenośne »CS« klasy B (wyłącznie IEC62287); 6 = śródlądowe drogi wodne; 7 do 9 = do użytku krajowego; 10 do 15 = do przyszłego użytku
Rodzaj statku i ładunku	8	0= wszystkie rodzaje (wartość domyślna) 1...99 zob. ITU-R M.1371-3, załącznik 8, tabela 50 100...199 do użytku krajowego 200...255 do przyszłego użytku”

d) w tabeli 2.5 wiersze dziesiąty, jedenasty i dwunasty otrzymują brzmienie:

Ustawienia częstotliwości meldowania	Częstotliwość meldowania dla komunikatu 18
„9	Następny w kolejności, krótszy okres meldowania
10	Następny w kolejności, dłuższy okres meldowania
11	2 sekundy (nie dotyczy stacji »CS« klasy B)”

e) ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Uwaga: Kiedy zostaje zawieszony tryb transmisji dwukanałowej (tzw. dual channel) na podstawie polecenia 1 lub 2 wydanego w trybie Tx/Rx, wymagana częstotliwość meldowania utrzymywana jest przy użyciu pozostałego kanału nadawczego.”;

15) tytuł rozdziału 2.4.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4.4. Komunikaty charakterystyczne dla AIS śródlądowego (ITU-R 1371)”;

16) w rozdziale 2.4.4.1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Identyfikatory funkcji dla AIS śródlądowego przydziela się i stosuje zgodnie z zaleceniami ITU-R M.1371.”;

17) w rozdziale 2.4.4.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli 2.7 wiersze siódmy, ósmy, dziewiąty i jedenasty otrzymują brzmienie:

	Parametr	Liczba bitów	Opis
Dane binarne	„Długość / kombinacja	13	1–8 000 (pozostałych nie stosuje się) długość statku/kombinacji w 1/10 m, 0 = wartość domyślna;
	Szerokość / kombinacja	10	1–1 000 (pozostałych nie stosuje się) szerokość statku/kombinacji w 1/10 m; 0 = wartość domyślna
	Rodzaj statku i konwoju	14	Numer klasyfikacji wg ERI: Rodzaj statku i konwoju, wg dodatku E
	Maksymalne bieżące zanurzenie statyczne	11	1–2 000 (pozostałych nie stosuje się) zanurzenie w 1/100m, 0 = wartość domyślna = niewiadomy”

b) w tabeli 2.8 wiersz szesnasty otrzymuje brzmienie:

	Parametr	Liczba bitów	Opis
Dane binarne	„Maksymalna bieżąca wysokość statyczna statku	12	0–4 000 (pozostałych nie stosuje się), w 1/100m, 0 = wartość domyślna = niewykorzystany”

c) w tabeli 2.15 wiersze ósmy, dziesiąty, dwunasty i czternasty otrzymują brzmienie:

	Parametr	Liczba bitów	Opis
Dane binarne	„Poziom wody	14	Bit 0: 0 = wartość ujemna, 1 = wartość dodatnia Bity 1-13: 0–8191, w 1/100 m, Bity 0-13: 0 = niewiadomy = wartość domyślna ⁽²⁾
	Poziom wody	14	Bit 0: 0 = wartość ujemna, 1 = wartość dodatnia Bity 1-13: 0–8191, w 1/100 m, Bity 0-13: 0 = niewiadomy = wartość domyślna ⁽²⁾
	Poziom wody	14	Bit 0: 0 = wartość ujemna, 1 = wartość dodatnia Bity 1-13: 0–8191, w 1/100 m, Bity 0-13: 0 = niewiadomy = wartość domyślna ⁽²⁾
	Poziom wody	14	Bit 0: 0 = wartość ujemna, 1 = wartość dodatnia Bity 1-13: 0–8191, w 1/100 m, Bity 0-13: 0 = niewiadomy = wartość domyślna ⁽²⁾ ”

18) w dodatku A w definicjach wprowadza się następujące zmiany:

a) definicja usług informacji rzecznej zachowuje w wersji polskiej dotychczasowe brzmienie:

„Usługi informacji rzecznej (*River Information Services, RIS*)

Europejski projekt zharmonizowanych usług informacji rzecznej służących zarządzaniu ruchem i transportem w żegludze śródlądowej, wraz z interfejsami do innych form transportu.”;

b) definicja obszaru VTS otrzymuje brzmienie:

„Obszar VTS

Obszar VTS oznacza określony, formalnie zatwierdzony obszar świadczenia usług VTS; Obszar VTS może być podzielony na podobszary lub sektory. (Źródło: Wytyczne IALA VTS).”;

c) definicja informacji nawigacyjnych otrzymuje brzmienie:

„Informacje nawigacyjne

Informacje nawigacyjne oznaczają informacje przekazywane kapitanom statków, mające pomóc im w podejmowaniu decyzji nawigacyjnych. (Źródło: Wytyczne IALA VTS).”;

d) definicja taktycznych informacji o ruchu otrzymuje brzmienie:

„Taktyczne informacje o ruchu (*TTI*)

Taktyczne informacje o ruchu oznaczają informacje wpływające na natychmiastowe decyzje podejmowane przez kapitana lub operatora VTS odnośnie do bieżącej sytuacji żeglugowej i najbliższego otoczenia. Taktyczny obraz ruchu zawiera informacje na temat położenia i wszystkich statków wykrytych przez radar wyświetlane na elektronicznej mapie nawigacyjnej oraz – o ile są dostępne – zewnętrzne informacje na temat ruchu, jak dane pochodzące z systemu AIS. TTI są dostępne na pokładzie statku lub na lądzie, np. w centrum VTS. (Źródło: Wytyczne RIS).”;

e) definicja strategicznych informacji o ruchu otrzymuje brzmienie:

„Strategiczne informacje o ruchu (*STI*)

Strategiczne informacje o ruchu oznaczają informacje wpływające na średnio- i długoterminowe decyzje użytkowników RIS. Strategiczny obraz ruchu przyczynia się do wzrostu możliwości planowania decyzji w związku z bezpieczeństwem i wydajnością podróży. Strategiczny obraz ruchu zostaje wypracowany w centrum RIS i jest

dostarczany użytkownikom na żądanie. Uwzględni on wszystkie stosowne statki znajdujące się w danej strefie RIS, wraz z ich charakterystyką, ładunkiem i położeniem; informacje, przekazywane ustnie – drogą radiową – lub elektronicznie, są przechowywane w bazie danych i przedstawiane w formie tabeli lub na mapie elektronicznej. Strategicznych informacji o ruchu udziela centrum RIS/VTS lub biuro. (Źródło: Wytyczne RIS).”;

- f) definicja kontroli ruchu statków otrzymuje brzmienie:

„*Monitorowanie ruchu statków*

Monitorowanie ruchu statków oznacza dostarczanie ważnych informacji na temat ruchu statków na danym obszarze RIS. Dotyczy to identyfikatora statku, jego położenia, (rodzaju przewożonego ładunku) i portu przeznaczenia.”;

- g) definicja operatora RIS otrzymuje brzmienie:

„*Operator RIS*

Osoba odpowiedzialna za wykonanie jednego zadania lub większej liczby zadań składających się na usługi świadczone w ramach RIS.”;

- h) definicja kierownika floty otrzymuje brzmienie:

„*Kierownik floty*

Osoba odpowiedzialna za planowanie i obserwację bieżącego (nawigacyjnego) statusu statków poruszających się lub pozostających pod wspólnym dowództwem lub należących do jednego właściciela.”;

- i) definicja operatora centrum łagodzenia skutków katastrof otrzymuje brzmienie:

„*Operator centrum łagodzenia skutków katastrof*

Osoba odpowiedzialna za monitorowanie, kontrolę i organizację bezpiecznego i sprawnego łagodzenia skutków katastrof.”;

- 19) w dodatku D wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt D.1 otrzymuje brzmienie:

„**D.1. Wprowadzanie danych**

Szeregowy interfejs cyfrowy systemu AIS opiera się na istniejących zdaniach przewidzianych w normie IEC 61162 i na podobnych do nich nowych zdaniach w normie IEC 61162. Szczegółowy opis zdań dla interfejsu cyfrowego znajduje się w normie IEC 61162.

Niniejszy dodatek zawiera informacje użyte w trakcie opracowywania AIS śródlądowego do wprowadzania danych charakterystycznych dla żeglugi śródlądowej (patrz: »Poprawki do protokołu dla AIS śródlądowego«) do pokładowej stacji AIS śródlądowego.”;

- b) w pkt D.2 w zdaniu drugim „proponuje” zastępuje się słowem „stosuje”;
- c) w pkt D.3 w zdaniu drugim słowo „proponuje” zastępuje się słowem „stosuje”;

- 20) dodatek E otrzymuje brzmienie:

„*Dodatek E*

RODZAJE STATKÓW WG ERI

Poniższa tabela służy do zamiany rodzajów statków wg klasyfikacji ONZ, które stosuje się w komunikacie 10, na rodzaje wg IMO, podawane w komunikacie 5.

USEV/C	M	Code Subdiv		Name
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

USEV/C	M	Code Subdiv		Name
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

USEV/C	M	Code Subdiv		Name
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.
				Extra codes for maritime means of transport
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"