

## РЕГЛАМЕНТИ

### РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 689/2012 НА КОМИСИЯТА

от 27 юли 2012 година

**за изменение на Регламент (ЕО) № 415/2007 относно техническите спецификации за системи за приемане и проследяване на корабите, на които се позовава член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността<sup>(1)</sup>, и по-специално член 1, параграф 2 и член 5, параграф 2 от нея,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 415/2007 на Комисията от 13 март 2007 година относно техническите спецификации за системи за приемане и проследяване на корабите, на които се позовава член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността<sup>(2)</sup>,

като има предвид, че:

- (1) С цел да се запази оперативната съвместимост с услугите за управление на морското корабоплаване и информационните услуги, и следователно с морската автоматична система за идентификация (AIS), е необходимо да бъде съответно изменен Регламент (ЕО) № 415/2007 на Комисията.

- (2) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 7 от Директива 91/672/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища<sup>(3)</sup>,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Приложението към Регламент (ЕО) № 415/2007 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

#### Член 3

Държавите членки предприемат необходимите мерки за съответствие с настоящия регламент най-късно дванадесет месеца след влизането му в сила.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 27 юли 2012 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152.

<sup>(2)</sup> ОВ L 105, 23.4.2007 г., стр. 35.

<sup>(3)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 29.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложението към Регламент (ЕО) № 415/2007 се изменя, както следва:

1. В съдържанието се вмъква нова глава:

„2.3.9. Одобрение на типа“

2. „РЕФЕРЕНТНИТЕ ДАННИ“ се изменят, както следва:

а) Редове 10 и 11 се заменят със следния текст:

Заглавие на документа	Организация	Дата на публикуване
„Препоръка ITU-R M.1371. Technical characteristics for a universal shipborne automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile band („Технически характеристики за универсална корабна система за автоматична идентификация, използваща множествен достъп с времеделение в VHF морски мобилен канал“)	ITU	2001
Международен стандарт IEC 61993. Maritime navigation and radio communication equipment and systems – Automatic Identification System, Part 2 („Оборудване и системи за морска навигация и радиокомуникация — система за автоматична идентификация, част 2.“): клас А корабно оборудване на универсалната система за автоматична идентификация (AIS)	IEC	2002“

б) Добавя се следният ред:

Заглавие на документа	Организация	Дата на публикуване
„Technical guidelines on Inland AIS („Технически насоки за системи за автоматична идентификация за вътрешно корабоплаване“)	Експертна група по прихващане и проследяване на кораби“	

3. В глава 2.2 предпоследният параграф се заменя със следното:

„При движещи се плавателни съдове периодичността на актуализация на динамичната информация на тактическо ниво може да бъде превключвана между режима SOLAS и режима на вътрешно корабоплаване. В режима на вътрешно корабоплаване тя може да се увеличи до 2 секунди. При плавателни съдове на котва се препоръчва тази периодичност да бъде от няколко минути или при промяна на информацията.“

4. В глава 2.3.1 се добавя следното изречение:

„При проектирането на AIS за вътрешно корабоплаване се вземат предвид техническите насоки за тези системи, изготвени и актуализирани от експертната група по прихващане и проследяване на кораби (\*).“

(\*) VTT-secretariat@risexpertgroups.org“

5. В таблицата в глава 2.3.2.1 се заличава последният ред.

6. Глава 2.3.2.3 се изменя, както следва:

а) Ред 3 от таблицата се заличава.

б) Добавя се следният ред:

„Натоварен/празен плавателен съд	(Разширение на вътрешната AIS)“
----------------------------------	---------------------------------

7. В глава 2.3.2.4 ред 4 от първата таблица, озаглавена „ЕТА при шлюз/мост/терминал“ се изменя, както следва:

„Максимална фактическа височина над водолинията	(Разширение на вътрешната AIS)“
---	---------------------------------

8. Глава 2.3.3 се изменя, както следва:

а) Вторият параграф се заменя със следното:

„За плавателни съдове, движещи се по вътрешни водни пътища, периодичността на докладване на динамичната информация може да се превключва между режима SOLAS и режима на вътрешно корабоплаване. В режима на вътрешно корабоплаване тя може да се увеличи до 2 секунди. В районите на смесен трафик, като например морските пристанища, периодичността на докладване на динамичната информация може да се намали от компетентния орган, за да се хармонизира тази периодичност между плавателните съдове за вътрешно корабоплаване и плавателните съдове, попадащи в обхвата на конвенцията SOLAS. Периодичността на докладване може да бъде променена чрез TDMA команди от базова станция (автоматично превключване чрез TDMA телекоманда посредством съобщение 23) и чрез команди от борловите системи, например MKD, ECDIS или борлови компютър, посредством интерфейс, например IEC 61162 (автоматично превключване чрез команда на бордовата система). По отношение на статичната и свързана с плаването информация се препоръчва периодичност на докладване от няколко минути — при поискване или ако информацията е променена.“

б) В таблица 2.1 ред 9 се заменя със следното:

Динамични корабни условия	Номинална периодичност на докладване
„Кораб, действащ в режим на вътрешно корабоплаване, движещ се <sup>(2)</sup> “	между 2 секунди и 10 секунди“

в) Добавя се следното изречение:

„Забележка: мобилната станция на вътрешна AIS работи или в режим на вътрешно корабоплаване (присвояване на група чрез съобщение 23) или в режим SOLAS (автономен режим, няма активно присвояване на група).“

9. В глава 2.3.4 първият параграф се заменя със следното:

„Техническото решение на вътрешната AIS се основава на същите технически стандарти както IMO SOLAS AIS (препоръка ITU-R M.1371, IEC 61993).“

10. Глава 2.3.5 се заменя със следното:

„2.3.5. Съвместимост с транспондерите от клас А на IMO

Транспондерите на вътрешната AIS трябва да бъдат съвместими с транспондерите от клас А на IMO и следователно трябва да са в състояние да приемат и обработват всички съобщения на AIS на IMO (съгласно стандарта ITU-R M.1371 и техническите разяснения на IALA относно ITU-R M.1371), а също и съобщенията, определени в раздел 2.4 на тези технически спецификации.

За транспондерите на вътрешната AIS не се изискват капацитет на предаване (tx) на DSC и осигуряване на MKD, но се изискват функционални възможности за MKD, както и за управление на каналите за DSC. Производителите могат да отстранят от транспондерите от клас А съответния хардуер и софтуер.“

11. Вмъква се следната глава:

„2.3.9. Одобрение на типа

Оборудването за вътрешни AIS подлежи на одобрение на типа за спазване на настоящите технически спецификации.“

12. Глава 2.4.1 се изменя, както следва:

а) Заглавието на глава 2.4.1 се заменя със следния текст:

„2.4.1. Съобщение 1, 2, 3: доклади за местонахождението (ITU-R 1371)“

б) В таблица 2.2 предпоследният ред се заменя със следното:

Параметър	Брой на битовете	Описание
„Състояние на комуникация	19	Виж ITU-R M. 1371“

13. Заглавието на глава 2.4.2 се заменя със следното:

„2.4.2. Съобщение 5: статични и свързани с плаването корабни данни (ITU-R 1371)“

14. Глава 2.4.3 се изменя, както следва:

а) Заглавието на глава 2.4.3 се заменя със следното:

„2.4.3. Съобщение 23: команда за присвояване на група (ITU-R M. 1371)“

б) Преди таблица 2.4 се добавя следният текст:

„Командата за присвояване на група се предава от базова станция, когато работи като контролно устройство. Съобщението се прилага за мобилна станция в рамките на дефинирания район и в зависимост от избора по „Вид на кораба и товара“ или по „Вид на станцията“ Приемашата станция взема предвид всички секторни полета едновременно. Тя контролира следните работни параметри на мобилната станция: режим приемане/предаване, периодичност на докладване, както и продължителността на времето на покой.“

в) В таблица 2.4 редове 9 и 10 се заменят със следното:

Параметър	Брой на битове	Описание
„Вид на станцията	4	0 = всички видове мобилни (по подразбиране); 1 = само мобилни станции от клас А; 2 = всички видове мобилни станции от клас В; 3 = въздушна мобилна станция SAR; 4 = само мобилни станции от клас В „SO“; 5 = бордова мобилна станция от клас В „CS“ (само IEC62287); 6 = вътрешни водни пътища 7 до 9 = регионална употреба и 10 до 15 = за бъдеща употреба
Вид на кораба и на товара	8	0 = всички видове (по подразбиране) 1...99 виж таблица 50, приложение 8 към IТУ-R M.1371-3 100 ... 199 = резервирани за регионална употреба 200 ... 255 = резервирани за бъдеща употреба“

г) В таблица 2.5 редове 10, 11 и 12 се заменят със следното:

Параметри на периодичността на докладване	Периодичност на докладване по отношение на съобщение 18
„9	Следващ по-кратък интервал на докладване
10	Следващ по-дълъг интервал на докладване
11	2 секунди (не се отнася за клас В „CS“)

д) Последното изречение се заменя със следното:

„Забележка: когато двуканалното предаване е прекъснато от команда 1 или 2 в режим Tx/Rx, изискваната периодичност на докладване се поддържа, като се използва оставащият предавателен канал.“

15. Заглавието на глава 2.4.4 се заменя със следното:

„2.4.4. Приложение със специфични съобщения (ITU-R 1371)“

16. В глава 2.4.4.1 първото изречение се заменя със следното:

„Функционалните идентификатори в рамките на вътрешната AIS се присвояват и използват така, както е описано в стандарт IТУ-R M.1371.“

17. Глава 2.4.4.2 се изменя, както следва:

а) В таблица 2.7 редове 7, 8, 9 и 11 се заменят със следното:

	Параметър	Брой на битове	Описание
Бинарни данни	„Дължина на кораба/конвоя	13	1 — 8 000 (остатъкът да не се използва) дължина на кораба/корабния конвой в 1/10 m, 0 = по подразбиране
	Ширина на кораба/конвоя	10	1 — 1 000 (остатъкът да не се използва) ширина на кораба/конвоя в 1/10 m; 0 = по подразбиране
	Вид на кораба и на конвоя	14	Цифрова класификация ERI (КОДОВЕ): вид на кораба и на конвоя съгласно описанието в Допълнение Д
	Максимално фактическо статично газене	11	1 — 2 000 (остатъкът не се използва) газене в 1/100 m, 0 = по подразбиране = неизвестна“

б) В таблица 2.8 ред 16 се заменя със следното:

	Параметър	Бит	Описание
Бинарни данни	„Максимална фактическа височина над водолинията	12	0 — 4 000 (остатъкът не се използва), в 1/100 m, 0 = по подразбиране = неизползван“

в) В таблица 2.15 редове 8, 10, 12 и 14 се заменят със следното:

	Параметър	Бит	Описание
Бинарни данни	„Ниво на водата	14	Бит 0: 0 = отрицателна величина, 1 = положителна величина битове 1 — 13: 0 — 8191, в 1/100 m, битове 0 — 13: 0 = неизвестен = по подразбиране <sup>(2)</sup>
	Ниво на водата	14	Бит 0: 0 = отрицателна величина, 1 = положителна величина битове 1 — 13: 0 — 8191, в 1/100 m, битове 0 — 13: 0 = неизвестен = по подразбиране <sup>(2)</sup>
	Ниво на водата	14	Бит 0: 0 = отрицателна величина, 1 = положителна величина битове 1 — 13: 0 — 8191, в 1/100 m, битове 0 — 13: 0 = неизвестен = по подразбиране <sup>(2)</sup>
	Ниво на водата	14	Бит 0: 0 = отрицателна величина, 1 = положителна величина битове 1 — 13: 0 — 8191, в 1/100 m, битове 0 — 13: 0 = неизвестен = по подразбиране <sup>(2)</sup>

18. В допълнение А определенията се изменят, както следва:

а) Определението за речни информационни услуги се заменя със следното определение:

„Речни информационни услуги (RIS)

Европейско понятие за хармонизирани информационни услуги за подпомагане управлението на трафика и на транспорта във вътрешното корабоплаване, включително и взаимодействието с другите транспортни способности.“

б) Определението за VTS-район се заменя със следното определение:

„VTS-район

VTS-районът е обособен и формално обявен район на VTS-услуги. Един VTS-район може да се подразделя на подрайони или сектори. (Източник: IALA VTS guidelines („Ръководни принципи на IALA, отнасящи се до VTS“).“

в) Определението за информация за корабоплаването се заменя със следното определение:

„Информация за корабоплаването

Информацията за корабоплаването е информация, предоставяна на корабния водач на борда на кораба, с цел подпомагане вземането на решения на борда. (Източник: Ръководни принципи на IALA, отнасящи се до VTS)“

г) Определението за тактическа информация за трафика се заменя със следното определение:

„Тактическа информация за трафика (TTI)

Тактическата информация за трафика е информация, засягаща непосредствените решения на корабния водач или на VTS-оператора във връзка с корабоплаването във фактическата ситуация на трафика и в околната географска среда. Тактическото изображение на трафика съдържа информация за местонахождението и конкретна информация за всички цели (плавателни съдове), открити с радар и представени на електронна навигационна карта, и, ако е налична такава — разширена с външна информация за трафика, като например информацията, предоставяна от AIS. TTI може да бъде предоставяна на борда на плавателен съд или на брега, например във VTS-център. (Източник: Ръководни насоки RIS).“

д) Определението за стратегическа информация за трафика се заменя със следното:

„Стратегическа информация за трафика (STI)

Стратегическата информация за трафика е информацията, която влияе на средно- и дългосрочните решения на потребителите на RIS. Едно стратегическо изображение на трафика способства за подобряване на способността за вземане на решения във връзка с планирането на безопасно и ефикасно плаване. Такова изображение се получава в

RIS-център и се предава на потребителите при поискване. Едно стратегическо изображение на трафика показва всички плавателни съдове, участващи в трафика в района RIS, заедно с техните характеристики, товари и местонахождение, докладвани чрез свръхвисокочестотна (VHF) гласова връзка или по електронен път, съхранявани в база данни и представени в таблица или на електронна карта. Стратегическа информация за трафика може да се предостави от RIS/VTS-център или от някое бюро. (Източник: Ръководни насоки RIS)“

- е) Определението за контрол върху трафика на плавателните съдове се заменя със следното определение:

*„Контрол върху трафика на плавателните съдове*

Контролът върху трафика на плавателните съдове е предоставянето на важна информация за движението на съответните кораби в един RIS-район. Той се отнася по-специално до информация, идентифицираща кораба, неговото местонахождение, (вида на товара) и пристанище по местоназначение.“

- ж) Определението за RIS-оператор се заменя със следното определение:

*„RIS-оператор*

Лице, изпълняващо една или повече задачи, допринасящи за предлагането на RIS услуги.“

- з) Определението за мениджър на флота се заменя със следното определение:

*„Мениджър на флота*

Лице, планиращо и наблюдаващо фактическото (навигационно) състояние на определен брой плавателни съдове, движещи се или експлоатирани под единно ръководство или от един и същ собственик.“

- и) Определението за оператор в центрове за спешни услуги за предотвратяване на бедствени ситуации се заменя със следното определение:

*„Оператор в центрове за спешни услуги за предотвратяване на бедствени ситуации*

Лицето, което следи, контролира и организира безопасната и гладка работа по преодоляването на аварии, инциденти и бедствия.“

19. Допълнение Г се изменя, както следва:

- а) Точка Г.1 се заменя със следното:

**„Г.1. Въвеждащи фрази**

Серийният цифров интерфейс на AIS се поддържа от съществуващите фрази IEC 61162 и новите фрази от вида IEC 61162. Подробно описание на фразите на цифровия интерфейс се съдържа в IEC 61162.

Настоящото допълнение съдържа предварителна информация, използвана по време на разработката на вътрешната AIS за въвеждане на специфични за вътрешното корабоплаване данни (вж. изменения в протокола за вътрешната AIS) в базата данни на бордовата вътрешна AIS.“

- б) Във второто изречение в точка Г.2 думата „се предлага“ се заменя с думата „се използва“.  
в) Във второто изречение в точка Г.3 думата „се предлага“ се заменя с думата „се използва“.

20. Допълнение Д се заменя със следното:

*„Допълнение Д*

#### ВИДОВЕ КОРАБИ ERI

Тази таблица следва да се използва за преминаване от класификацията на видовете кораби на ООН, използвана в съобщение 10 на вътрешната AIS, към класификацията на IMO, използвана в съобщение 5 на IMO.

УПОТРЕБА V/C	М	Код Подразд.		Име
He	8	00	0	Плавателен съд, тип — неизвестен
V	8	01	0	Моторен товарен кораб
V	8	02	0	Дизелов танкер
V	8	02	1	Дизелов танкер, наливен товар, тип N
V	8	02	2	Дизелов танкер, наливен товар, тип C

УПОТРЕБА V/C	M	Код Подразд.		Име
V	8	02	3	Дизелов танкер, сухотоварен
V	8	03	0	Контейнеровоз
V	8	04	0	Танкер-газовоз
C	8	05	0	Моторен товарен кораб, влекач
C	8	06	0	Дизелов танкер, влекач
C	8	07	0	Моторен товарен кораб с един или повече кораби по протежение на борда си
C	8	08	0	Моторен товарен кораб с танкер
C	8	09	0	Моторен товарен кораб, тласкач един или повече товарни кораби
C	8	10	0	Моторен товарен кораб, тласкач поне един танкер
He	8	11	0	Влекач, товарен кораб
He	8	12	0	Влекач, танкер
C	8	13	0	Влекач, товарен кораб, съединен
C	8	14	0	Влекач, товарен кораб/танкер, съединен
V	8	15	0	Товарна баржа
V	8	16	0	Наливна баржа
V	8	16	1	Наливна баржа, наливен товар, тип N
V	8	16	2	Наливна баржа, наливен товар, тип C
V	8	16	3	Наливна баржа, сухотоварна
V	8	17	0	Товарна баржа с контейнери
V	8	18	0	Наливна баржа, газ
C	8	21	0	Тласкач-влекач с една товарна баржа за буксиране
C	8	22	0	Тласкач-влекач с две товарни баржи за буксиране
C	8	23	0	Тласкач-влекач с три товарни баржи за буксиране
C	8	24	0	Тласкач-влекач с четири товарни баржи за буксиране
C	8	25	0	Тласкач-влекач с пет товарни баржи за буксиране
C	8	26	0	Тласкач-влекач с шест товарни баржи за буксиране
C	8	27	0	Тласкач-влекач със седем товарни баржи за буксиране
C	8	28	0	Тласкач-влекач с осем товарни баржи за буксиране
C	8	29	0	Тласкач-влекач с девет товарни баржи за буксиране
C	8	31	0	Тласкач-влекач с една наливна баржа за нефт/газ
C	8	32	0	Тласкач-влекач с две баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	33	0	Тласкач-влекач с три баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	34	0	Тласкач-влекач с четири баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ

УПОТРЕБА V/C	М	Код Подразд.		Име
C	8	35	0	Тласкач-влекач с пет баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	36	0	Тласкач-влекач с шест баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	37	0	Тласкач-влекач със седем баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	38	0	Тласкач-влекач с осем баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
C	8	39	0	Тласкач-влекач с девет баржи, поне едната от които е наливна баржа за нефт или газ
V	8	40	0	Влекач, единичен
Ne	8	41	0	Влекач, един или повече състава взети на влекало
C	8	42	0	Влекач, подпомагач плавателен съд или свързана комбинация от съдове
V	8	43	0	Тласкач, единичен
V	8	44	0	Пътнически кораб, ферибот, санитарен кораб, туристически кораб
V	8	44	1	Ферибот
V	8	44	2	Санитарен кораб
V	8	44	3	Кораби за туристически пътувания по море
V	8	44	4	Пътнически кораб без настаняване
V	8	45	0	Спомагателен кораб, полицейски патрул, пристанищни служби
V	8	46	0	Плавателен съд, плаваща кораборемонтна работилница, плаващ кран, кабелен кораб, кораб за поставяне на шамандури, драга.
C	8	47	0	Обект, придвижван чрез влачене, неспецифициран другаде.
V	8	48	0	Риболовна лодка/катер
V	8	49	0	Танкер-бункеровчик
V	8	50	0	Баржа, танкер, за химически продукти
C	8	51	0	Обект, неспецифициран другаде.
				Допълнителни кодове за морски транспортни средства
V	1	50	0	Морски плавателен съд за генерален товар
V	1	51	0	Морски контейнеровоз
V	1	52	0	Морски кораб за насипни товари
V	1	53	0	Танкер
V	1	54	0	Танкер за втечен газ
V	1	85	0	Увеселителен кораб с дължина над 20 m
V	1	90	0	Бързоходен кораб
V	1	91	0	Кораб на подводни крила
V	1	92	0	Бързоходен катамаран“