VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 689/2012 VAN DE COMMISSIE

van 27 juli 2012

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap ([1]), en met name artikel 1, lid 2, en artikel 5, lid 2,

Gezien Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Om interoperabel te blijven met het maritieme verkeersbeheer en de informatiediensten van maritiem scheepsverkeer, en derhalve met het maritieme automatisch identificatiesysteem (AIS), moet Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie worden gewijzigd.

(2) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het comité dat is ingesteld overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren ([3]),

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Verordening (EG) nr. 415/2007 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 3

De lidstaten stellen de nodige maatregelen vast om ten laatste twaalf maanden na de inwerkingtreding aan deze verordening te voldoen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 27 juli 2012.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

([1]) PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152.
([2]) PB L 105 van 23.4.2007, blz. 35.
([3]) PB L 373 van 31.12.1991, blz. 29.

BIJLAGE

De bijlage bij Verordening (EG) nr. 415/2007 wordt als volgt gewijzigd:

1) In de inhoudsopgave wordt een hoofdstuk ingevoegd:

„2.3.9. Typegoedkeuring".

2) De „REFERENTIES" worden als volgt gewijzigd:

a) de rijen 10 en 11 worden vervangen door:

Titel	Organisatie	Publicatiedatum
„Recommendation ITU-R M.1371, Technical characteristics for a universal shipborne automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile band" (Aanbeveling ITU-R M.1371 Technische kenmerken van een universeel automatisch identificatiesysteem aan boord van schepen waarbij gebruik wordt gemaakt van time division multiple access via de maritieme mobiele VHF-band)	ITU	2001
International Standard IEC 61993, „Maritime navigation and radio communication equipment and systems — Automatic Identification System, Part 2 Class A shipborne equipment of the universal automatic identification system (AIS)" (Internationale IEC-norm 61993 Maritieme navigatie- en radiocommunicatieapparatuur en -systemen — Automatisch Identificatiesysteem, deel 2: Klasse A scheepsapparatuur voor het universele automatische identificatiesysteem (AIS)"	IEC	2002";

b) de volgende rij wordt toegevoegd:

Titel	Organisatie	Publicatiedatum
„Technische richtsnoeren inzake AIS voor de binnenvaart	Deskundigen-groep voor de tracking en tracing van schepen".	

3) In hoofdstuk 2.2 wordt de voorlaatste alinea vervangen door:

„Bij varende schepen kan voor de updatefrequentie van dynamische informatie op tactisch niveau geschakeld worden tussen de SOLAS-modus en de binnenvaartmodus. Bij gebruik in de binnenvaart kan de updatefrequentie verhoogd worden tot 2 seconden. Voor schepen die voor anker liggen, wordt een updatefrequentie van een aantal minuten aanbevolen of telkens als zich een wijziging van de informatie voordoet.".

4) In hoofdstuk 2.3.1 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Bij het ontwerp van AIS voor de binnenvaart wordt rekening gehouden met de door de deskundigengroep voor de tracking en tracing van schepen (*) opgestelde en bijgehouden technische richtsnoeren inzake AIS voor de binnenvaart.

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

5) In de tabel in hoofdstuk 2.3.2.1 wordt de laatste rij geschrapt.

6) Hoofdstuk 2.3.2.3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de 3e rij in de tabel wordt geschrapt;

b) de volgende rij wordt toegevoegd:

„Beladen/onbeladen schip	(Inland AIS-uitbreiding)".

7) In hoofdstuk 2.3.2.4 wordt de 4e rij in de eerste tabel, getiteld „RTA bij sluis/brug/terminal", als volgt gewijzigd:

„Maximale actuele statische doorvaarhoogte	(Inland AIS-uitbreiding)".

8) Hoofdstuk 2.3.3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de tweede alinea wordt vervangen door:

„Bij varende schepen kan voor de updatefrequentie van dynamische informatie op tactisch niveau geschakeld worden tussen de SOLAS- en de binnenvaartmodus. Bij gebruik in de binnenvaart kan de updatefrequentie verhoogd worden tot 2 seconden. In gebieden met gemengd verkeer, zoals zeehavens, moeten de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid hebben om de meldfrequentie voor dynamische informatie te verlagen om het meldgedrag van binnenvaartschepen en SOLAS-schepen op elkaar te kunnen afstemmen. Het meldgedrag moet vanuit een walstation via TDMA-commando's omgeschakeld kunnen worden (automatische schakeling met een TDMA-commando op afstand via bericht 23). Die omschakeling moet ook middels een opdracht van een scheepssysteem kunnen plaatsvinden (bv. via MKD of ECDIS) of via een boordcomputerinterface zoals IEC 61162 (automatische schakeling door een commando van een scheepssysteem). Voor statische en reisgerelateerde informatie wordt een meldfrequentie van een aantal minuten aanbevolen. De melding kan op verzoek worden verzonden of telkens als de informatie veranderd is.";

b) in tabel 2.1 wordt de 9e rij vervangen door:

Dynamische scheepscondities	Nominale meldfrequentie
„Schip is actief in binnenvaartmodus, bewegend ([2])	toegewezen tussen 2 en 10 seconden";

c) de volgende zin wordt toegevoegd:

„*Opmerking*: een mobiel station met Inland-AIS is ofwel actief in binnenvaartmodus (groepsindeling via bericht 23), ofwel in SOLAS-modus (autonome modus, geen groepsindeling).".

9) In hoofdstuk 2.3.4 wordt de eerste alinea vervangen door:

„De technische oplossing voor AIS voor de binnenvaart is gebaseerd op dezelfde technische normen als het SOLAS-AIS van de IMO (Rec. ITU-R M.1371, IEC 61993).".

10) Hoofdstuk 2.3.5 wordt vervangen door:

„2.3.5. *Compatibiliteit met IMO klasse A-transponders*

AIS-transponders voor de binnenvaart moeten voldoen aan de eisen voor IMO klasse A-transponders en moeten in staat zijn om alle IMO-AIS-berichten te ontvangen en te verwerken (in overeenstemming met ITU-R M.1371 en de technische IALA-toelichtingen bij ITU-R M.1371). Daarnaast moeten zij in staat zijn om de berichten te verzenden die in hoofdstuk 2.4 van deze technische specificaties gedefinieerd zijn.

Voor AIS-transponders voor de binnenvaart is een DSC-transmissie (tx) niet vereist en zij hoeven ook niet over een MKD te beschikken, maar de MKD-functie en de DSC-kanaalbeheerfunctie zijn wel vereist. Het staat de fabrikanten van de betreffende apparatuur dan ook vrij die hard- en software te verwijderen uit de klasse A-transponders.".

11) Het volgende hoofdstuk wordt ingevoegd:

„2.3.9. *Typegoedkeuring*

De AIS-apparatuur voor de binnenvaart dient een typegoedkeuring te krijgen, waaruit blijkt dat zij in overeenstemming is met deze technische specificaties.".

12) Hoofdstuk 2.4.1 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel van hoofdstuk 2.4.1 wordt vervangen door:

„2.4.1. *Bericht 1, 2, 3: positiemeldingen (ITU-R 1371)*";

b) in tabel 2.2 wordt de voorlaatste rij vervangen door:

Parameter	Aantal bits	Beschrijving
„Communication State	19	Zie ITU-R M.1371".

13) De titel van hoofdstuk 2.4.2 wordt vervangen door:

„2.4.2. *Bericht 5: statische en reisgerelateerde scheepsdata (ITU-R 1371)*".

14) Hoofdstuk 2.4.3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel van hoofdstuk 2.4.3 wordt vervangen door:

„2.4.3. *Bericht 23, commando groepsindeling (ITU-R M.1371)*";

b) de volgende paragraaf wordt ingevoegd vóór tabel 2.4:

„Het commando Groepsindeling wordt uitgestuurd door een basisstation wanneer het als controlerende entiteit optreedt. Het bericht is van toepassing op een mobiel station binnen het gedefinieerde gebied en als geselecteerd door het „Ship and Cargo Type" of het „Station Type". Het ontvangende station controleert alle overeenkomstige sectorgebieden. Het controleert de volgende bedrijfsparameters van een mobiel station: zend-/ontvangmodus; meldingsinterval; en de duur van een radiostilte.";

c) in tabel 2.4 worden de 9e en de 10e rij vervangen door:

Parameter	Aantal bits	Beschrijving
„Station type	4	0 = alle typen mobiel station (standaard); 1 = alleen mobiele stations van de klasse A; 2 = alle typen mobiele stations van de klasse B; 3 = mobiele SAR-stations via de ether; 4 = alleen mobiele „SO"-stations van de klasse B; 5 = mobiele „CS"-stations van de klasse B aan boord (uitsluitend IEC62287); 6 = binnenwateren; 7 tot en met 9 = regionaal gebruik; 10 tot en met 15 = voor toekomstig gebruik
Type of ship and cargo type	8	0 = alle typen (standaard) 1…99 zie tabel 50, bijlage 8, van ITU-R M.1371-3 100…199 gereserveerd voor regionaal gebruik 200…255 gereserveerd voor toekomstig gebruik";

d) in tabel 2.5 worden de 10e, 11e en 12e rij vervangen door:

Instellingen meldfrequenties	Meldfrequenties voor bericht 18
„9	Volgende kortere meldfrequentie
10	Volgende langere meldfrequentie
11	2 seconden (niet van toepassing op klasse B „CS")";

e) de laatste zin wordt vervangen door:

„*Opmerking*: wanneer de tweewegwerking tijdelijk is opgeschort door commando 1 of 2 van de Tx/Rx-modus wordt de meldfrequentie behouden via het resterende transmissiekanaal.".

15) De titel van hoofdstuk 2.4.4 wordt vervangen door:

„2.4.4. *Gebruik van specifieke berichten (ITU-R 1371)*".

16) In hoofdstuk 2.4.4.1 wordt de eerste zin vervangen door:

„De FI's voor het AIS in de binnenvaart zullen toegewezen en gebruikt worden op de wijze zoals beschreven in ITU-R M.1371.".

17) Hoofdstuk 2.4.4.2 wordt als volgt gewijzigd:

a) in tabel 2.7 worden de 7e, 8e, 9e en 11e rij vervangen door:

	Parameter	Aantal bits	Beschrijving
Binaire data	„Length / convoy	13	1-8 000 (de rest wordt niet gebruikt); lengte van het schip in 1/10 m; 0 = standaard
	Beam / convoy	10	1-1 000 (de rest wordt niet gebruikt); grootste breedte van het schip/samenstel in 1/10 m; 0 = standaard
	Type schip en samenstel	14	Numerieke ERI-classificatie (CODES): scheeps- of samensteltype als omschreven in bijlage E
	Maximum present static draught	11	1-2 000 (de rest wordt niet gebruikt); diepgang in 1/100 m, 0 = standaard = onbekend";

b) in tabel 2.8 word de 16e rij vervangen door:

	Parameter	Bit	Beschrijving
Binaire data	„Maximale actuele statische doorvaarhoogte	12	0-4 000 (de rest wordt niet gebruikt), in 1/100 m, 0 = standaard = niet gebruikt”;

c) in tabel 2.15 worden de 8e, 10e, 12e en 14e rij vervangen door:

	Parameter	Bit	Beschrijving
Binaire data	„Waterstand	14	Bit 0: 0 = negatieve waarde, 1 = positieve waarde Bits 1-13: 0-8191, in 1/100 m, Bits 0-13: 0 = onbekend = standaard ([2])
	Waterstand	14	Bit 0: 0 = negatieve waarde, 1 = positieve waarde Bits 1-13: 0-8191, in 1/100 m, Bits 0-13: 0 = onbekend = standaard ([2])
	Waterstand	14	Bit 0: 0 = negatieve waarde, 1 = positieve waarde Bits 1-13: 0-8191, in 1/100 m, Bits 0-13: 0 = onbekend = standaard ([2])
	Waterstand	14	Bit 0: 0 = negatieve waarde, 1 = positieve waarde Bits 1-13: 0-8191, in 1/100 m, Bits 0-13: 0 = onbekend = standaard ([2])”.

18) In bijlage A worden de definities als volgt gewijzigd:

a) de definitie van River Information Services wordt vervangen door:

„*River Information Services (RIS)*

Een Europees concept voor geharmoniseerde informatiediensten om het verkeersmanagement en het transportmanagement in de binnenvaart te ondersteunen. Het omvat interfaces met andere transportmodi.”;

b) de definitie van VTS-gebied wordt vervangen door:

„*VTS-gebied*

VTS-gebied: het afgebakende, formeel omschreven werkgebied van een VTS. Een VTS-gebied kan in subgebieden of sectoren zijn onderverdeeld. (bron: IALA VTS-richtsnoeren)”;

c) de definitie van Navigatie-informatie wordt vervangen door:

„*Navigatie-informatie*

Navigatie-informatie is informatie die wordt verstrekt aan de schipper om de besluitvorming aan boord te ondersteunen. (bron: IALA VTS-richtsnoeren)”;

d) de definitie van Tactische Verkeersinformatie wordt vervangen door:

„*Tactische verkeersinformatie (TTI — Tactical Traffic Information)*

Tactische verkeersinformatie is de informatie die van invloed is op de directe navigatiebeslissingen van de schipper of de VTS-medewerker in de feitelijke verkeerssituatie en de directe geografische omgeving. Een tactisch verkeersbeeld bevat positie-informatie en specifieke scheepsinformatie over alle door een radar waargenomen doelen. Die doelen worden op een elektronische navigatiekaart weergegeven en – indien beschikbaar – aangevuld met externe verkeersinformatie, zoals de informatie die door een AIS wordt aangereikt. TTI kan worden verstrekt als TTI aan boord van het schip of als TTI aan wal in een VTS-centrum. (bron: RIS-richtsnoeren)”;

e) de definitie van Strategische verkeersinformatie wordt vervangen door:

„*Strategische verkeersinformatie (STI — Strategic Traffic Information)*

Strategische Verkeersinformatie is de informatie die de beslissingen van de RIS-gebruikers op middellange en lange termijn beïnvloedt. Een strategisch verkeersbeeld ondersteunt de besluitvorming met betrekking tot een veilige en efficiënte reisplanning. Een strategisch verkeersbeeld wordt in een RIS-centrum opgesteld en op verzoek doorgegeven aan de gebruikers. Een strategisch verkeersbeeld omvat alle relevante schepen in het RIS-gebied met de

bijbehorende kenmerken, ladingen en posities. Deze informatie wordt doorgegeven via mondelinge VHF-meldingen of via elektronische scheepsmeldingen en wordt vervolgens opgeslagen in een gegevensbank en weergegeven in een tabel of op een elektronische kaart. Strategische verkeersinformatie kan worden verstrekt door een RIS/VTS-centrum of door een kantoor. (bron: RIS-richtsnoeren)";

f) de definitie van Monitoring van het scheepsverkeer wordt vervangen door:

„*Monitoring van het scheepsverkeer*

De monitoring van het scheepsverkeer levert belangrijke informatie op over de bewegingen van relevante schepen in het RIS-gebied. Dit betreft o.a. informatie over de identiteit van schepen, de posities, (type en lading) en de haven van bestemming.";

g) de definitie van RIS-operator wordt vervangen door:

„*RIS-operator*

Een persoon die één of meer taken verricht die de RIS-diensten ondersteunen.";

h) de definitie van Vlootmanager wordt vervangen door:

„*Vlootmanager*

Een persoon die de actuele navigatie(status) van een aantal schepen die onder één commando of eigenaar varen, inplant en volgt.";

i) de definitie van Operator in calamiteitencentrale of bij noodhulpdiensten wordt vervangen door:

„*Operator in calamiteitencentrale of bij noodhulpdiensten*

De persoon die de veilige en soepele afhandeling van de reactie op ongelukken, incidenten en calamiteiten bewaakt, aanstuurt en organiseert.".

19) Bijlage D wordt als volgt gewijzigd:

a) punt D.1 wordt vervangen door:

„D.1. **Input-strings**

De seriële digitale interface van het AIS wordt ondersteund door de bestaande IEC 61162-strings en door nieuwe IEC 61162-achtige strings. Voor een gedetailleerde beschrijving van de digitale interface-strings wordt verwezen naar IEC 61162.

Deze bijlage bevat informatie die bij de ontwikkeling van AIS voor de binnenvaart is gebruikt om de specifieke binnenvaartdata (zie protocolaanpassingen van AIS voor de binnenvaart) in de scheepsboord-unit van AIS voor de binnenvaart in te kunnen voeren. ";

b) de tweede zin in punt D.2 wordt vervangen door: „Voor het instellen van die gegevens wordt de string $PIWWIVD met de volgende inhoud gebruikt:";

c) de tweede zin in punt D.3 wordt vervangen door: „Voor het instellen van die gegevens wordt de string $PIWWIVD met de volgende inhoud gebruikt:".

20) Bijlage E wordt vervangen door:

„*Bijlage E*

ERI-SCHEEPSTYPEN

Deze tabel wordt gebruikt om de VN-scheepstypen die in binnenvaartbericht 10 worden gebruikt, te converteren naar de IMO-typen die in IMO-bericht 5 worden gebruikt.

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”