

# REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 689/2012 DA COMISSÃO de 27 de julho de 2012

**que altera o Regulamento (CE) n.º 415/2007 da Comissão relativo às especificações técnicas dos sistemas de localização e seguimento de embarcações a que se refere o artigo 5.º da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 1.º, n.º 2, e o artigo 5.º, n.º 2,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 415/2007 da Comissão, de 13 de março de 2007, relativo às especificações técnicas dos sistemas de localização e seguimento de embarcações a que se refere o artigo 5.º da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de continuar a assegurar a interoperabilidade com os serviços de informação e gestão do tráfego marítimo e, portanto, com o sistema automático de identificação de navios (AIS), é necessário alterar o Regulamento (CE) n.º 415/2007.

- (2) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do comité instituído pelo artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior <sup>(3)</sup>,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

### Artigo 1.º

O anexo do Regulamento (CE) n.º 415/2007 é alterado conforme indicado no anexo do presente regulamento.

### Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

### Artigo 3.º

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para dar cumprimento ao presente regulamento doze meses após a sua entrada em vigor, o mais tardar.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 27 de julho de 2012.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 255 de 30.9.2005, p. 152.

<sup>(2)</sup> JO L 105 de 23.4.2007, p. 35.

<sup>(3)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 29.

## ANEXO

O anexo do Regulamento (CE) n.º 415/2007 é alterado do seguinte modo:

1) No índice, é inserida a menção seguinte:

«2.3.9. Homologação do tipo».

2) A tabela «REFERÊNCIAS» é alterada como segue:

a) A décima e a décima primeira linhas passam a ter a seguinte redação:

Título do documento	Organização	Data de publicação
«Recomendação ITU-R M.1371, "Technical characteristics for a universal shipborne automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile band"»	UIT/ITU	2001
Norma internacional 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)"»	CEI/IEC	2002»

b) É aditada a seguinte linha:

Título do documento	Organização	Data de publicação
«"Technical guidelines on Inland AIS"/ Diretrizes técnicas para o AIS-fluvial	Grupo de peritos para os sistemas de localização e seguimento de embarcações»	

3) Na secção 2.2, o penúltimo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Para as embarcações a navegar, a frequência de atualização dos dados dinâmicos de nível tático pode alternar entre o modo SOLAS e o modo fluvial. No modo fluvial, a frequência pode ser aumentada até dois segundos. Em relação às embarcações fundeadas, recomenda-se uma frequência de atualização de vários minutos ou sempre que os dados sofram alterações.»

4) Na subsecção 2.3.1, é aditado o seguinte parágrafo:

«A configuração do AIS-fluvial deve ter em conta as diretrizes técnicas específicas preparadas e atualizadas pelo grupo de peritos para os sistemas de localização e seguimento de embarcações (\*).»

(\*) VTT-secretariat@risexpertgroups.org

5) Na tabela constante do ponto 2.3.2.1, é suprimida a última linha.

6) O ponto 2.3.2.3 é alterado como segue:

a) É suprimida a terceira linha da tabela.

b) É aditada a seguinte linha:

«Embarcação com/sem carga	(Extensão AIS-fluvial)»
---------------------------	-------------------------

7) No ponto 2.3.2.4, a quarta linha da primeira tabela, sob a epígrafe «ETA na eclusa/ponte/terminal», passa a ter a seguinte redação:

«Altura estática máxima atual acima da linha de água	(Extensão AIS-fluvial)»
--	-------------------------

8) A subsecção 2.3.3 é alterada como segue:

a) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Para as embarcações a navegar em vias interiores, a frequência de transmissão dos dados dinâmicos pode alternar entre o modo SOLAS e o modo fluvial. No modo fluvial, a frequência pode ser aumentada até 2 segundos. Em zonas de tráfego misto, como os portos marítimos, deverá ser possível à autoridade competente diminuir a frequência de transmissão de dados dinâmicos, de forma a garantir a harmonização do padrão de transmissão das embarcações fluviais e dos navios SOLAS. O padrão de transmissão deve ser comutável por comandos TDMA a partir de uma estação de base (comutação automática por telecomando TDMA através da mensagem 23) ou por comandos vindos de sistemas de bordo, por exemplo MKD, ECDIS ou computador de bordo, através de uma interface como a IEC 61162 (comutação automática por comando de sistema de bordo). Quanto aos dados estáticos e de viagem, recomenda-se uma frequência de transmissão de vários minutos, a pedido ou sempre que os dados sofram alterações.»

b) No quadro 2.1, a nona linha passa a ter a seguinte redação:

Condições dinâmicas da embarcação	Intervalo de transmissão nominal
«Embarcação em modo fluvial, a navegar <sup>(2)</sup> »	Entre dois e 10 segundos»

c) É aditado o seguinte parágrafo:

«Nota: As estações móveis do AIS-fluvial funcionam em modo fluvial (comando coletivo através da mensagem 23) ou em modo SOLAS (modo autónomo, sem comando coletivo ativo).»

9) Na subsecção 2.3.4, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A solução técnica do AIS-fluvial baseia-se nas mesmas normas técnicas do AIS-SOLAS-IMO (ITU-R M.1371, IEC 61993).»

10) A subsecção 2.3.5 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.5 *Compatibilidade com os transponders de classe A da IMO*

Os *transponders* do AIS-fluvial devem ser compatíveis com os *transponders* de classe A da IMO e devem, portanto, estar aptos a receber e processar todas as mensagens dos AIS IMO (em conformidade com a ITU-R M.1371 e as clarificações técnicas da IALA a esta recomendação), bem como as mensagens descritas no capítulo 2.4 das presentes especificações.

Para os *transponders* do AIS-fluvial não se exige capacidade de transmissão DSC (tx) nem MKD, mas exige-se a funcionalidade MKD e a funcionalidade de gestão do canal DSC. Os fabricantes podem remover o correspondente *hardware* e *software* dos *transponders* de classe A.»

11) É inserida a seguinte subsecção:

«2.3.9. *Homologação do tipo*

O equipamento AIS-fluvial deve estar homologado como conforme com as presentes especificações técnicas.»

12) A subsecção 2.4.1 é alterada como segue:

a) O título passa a ser o seguinte:

«2.4.1 *Mensagens 1, 2, 3: comunicação da posição (ITU-R 1371)*»

b) No quadro 2.2, a penúltima linha passa a ter a seguinte redação:

Parâmetro	Número de bits	Descrição
«Estado de comunicação	19	Ver ITU-R M.1371»

13) O título da subsecção 2.4.2 passa a ser o seguinte:

«2.4.2. *Mensagem 5: dados estáticos e dados de viagem da embarcação (ITU-R 1371)*»

14) A subsecção 2.4.3 é alterada como segue:

a) O título passa a ser o seguinte:

«2.4.3. *Mensagem 23: comando coletivo (ITU-R M.1371)*»

b) É inserido, antes do quadro 2.4, o seguinte parágrafo:

«O comando coletivo deve ser transmitido por uma estação de base quando funcione como controlador. A mensagem é executada por um grupo de estações móveis localizadas na região definida e selecionadas por “tipo de embarcação e de carga” ou por “tipo de estação”. A estação recetora deve considerar todos os campos de setores conjuntamente e controlar os seguintes parâmetros operacionais de estação móvel: modo transmissão/receção, intervalo de transmissão e duração de um período de silêncio.»

c) No quadro 2.4, a nona e a décima linhas passam a ter a seguinte redação:

Parâmetro	Número de bits	Descrição
«Tipo de estação	4	0 = todos os tipos móveis (pré-definição); 1 = unicamente estação móvel de classe A; 2 = todos os tipos de estações móveis de classe B; 3 = estação móvel aérea SAR; 4 = unicamente estações móveis “SO” de classe B; 5 = estação móvel marítima “CS” de classe B (unicamente IEC 62287); 6 = vias fluviais; 7 a 9 = para utilização regional e 10 a 15 = para utilização futura
Tipo de embarcação e de carga	8	0 = todos os tipos (pré-definição) 1...99 ver quadro 50, anexo 8 da ITU-R M.1371-3 100...199 reservado para utilização regional 200...255 reservado para utilização futura»

d) No quadro 2.5, a décima, a décima primeira e a décima segunda linhas passam a ter a seguinte redação:

Parâmetros do intervalo de transmissão	Intervalo de transmissão da mensagem 18
«9	Intervalo mais curto seguinte
10	Intervalo mais longo seguinte
11	Dois segundos (não aplicável às estações “CS” de classe B)»

e) O último parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Nota: Quando a operação de canal duplo é interrompida pelos comandos 1 ou 2 do modo Tx/Rx, deve manter-se o intervalo de transmissão exigido recorrendo ao canal de transmissão remanescente.»

15) Na subsecção 2.4.4, o título passa a ser o seguinte:

«2.4.4. Mensagens específicas da aplicação (ITU-R 1371)»

16) No ponto 2.4.4.1, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Os FI da componente AIS-fluvial devem ser atribuídos e utilizados conforme descrito na ITU-R M.1371.»

17) O ponto 2.4.4.2 é alterado como segue:

a) No quadro 2.7, a sétima, a oitava, a nona e a décima primeira linhas passam a ter a seguinte redação:

	Parâmetro	Número de bits	Descrição
Dados binários	«Comprimento/comboio	13	1-8 000 (não utilizar restante) comprimento da embarcação/comboio em 1/10 m; 0 = pré-definição
	Boca/comboio	10	1-1 000 (não utilizar restante) boca da embarcação/comboio em 1/10m; 0 = pré-definição
	Tipo de embarcação ou comboio	14	Classificação numérica ERI (Códigos): Tipo de embarcação ou comboio descrito no apêndice E
	Calado máximo estático atual	11	1-2 000 (restante não utilizado) calado em 1/100 m; 0 = pré-definição = desconhecido»

b) No quadro 2.8, a décima sexta linha passa a ter a seguinte redação:

	Parâmetro	Bits	Descrição
Dados binários	«Altura estática máxima atual acima da linha de água»	12	0-4 000 (restante não utilizado), em 1/100 m; 0 = pré-definição = não utilizado»

c) No quadro 2.15, a oitava, a décima, a décima segunda e a décima quarta linhas passam a ter a seguinte redação:

	Parâmetro	Bits	Descrição
Dados binários	«Nível da água»	14	Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, em 1/100 m Bits 0-13: 0 = desconhecido = pré-definição <sup>(2)</sup>
	Nível da água	14	Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, em 1/100 m Bits 0-13: 0 = desconhecido = pré-definição <sup>(2)</sup>
	Nível da água	14	Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, em 1/100 m Bits 0-13: 0 = desconhecido = pré-definição <sup>(2)</sup>
	Nível da água	14	Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, em 1/100 m Bits 0-13: 0 = desconhecido = pré-definição <sup>(2)</sup>

18) No apêndice A, as definições são alteradas como segue:

a) A definição de «serviços de informação fluvial» passa a ser a seguinte:

«*Serviços de informação fluvial (RIS)*

Conceito europeu para a harmonização dos serviços de informação de apoio à gestão do tráfego e do transporte na navegação interior, incluindo as interfaces com outros modos de transporte.»

b) A definição de «zona VTS» passa a ser a seguinte:

«*Zona VTS*

Uma zona VTS é uma área delimitada e formalmente declarada zona de serviço de um VTS. Uma zona VTS pode ser subdividida em subzonas ou setores. (Fonte: diretrizes VTS da IALA.)»

c) A definição de «informações náuticas» passa a ser a seguinte:

«*Informações náuticas*

Informações náuticas são as informações disponibilizadas ao condutor da embarcação com o objetivo de ajudar à tomada de decisões a bordo. (Fonte: diretrizes VTS da IALA.)»

d) A definição de «informações de tráfego táticas» passa a ser a seguinte:

«*Informações de tráfego táticas (TTI)*

Informações de tráfego táticas são as informações com incidência nas decisões imediatas do condutor da embarcação ou do operador VTS no contexto da situação do tráfego no momento e da envolvente geográfica próxima. Uma imagem de tráfego tática contém informações de posição e informações específicas de todos os alvos detetados por radar, apresentadas numa carta náutica eletrónica, e pode ser melhorada com informações de tráfego externas, como as fornecidas por um AIS. As TTI podem ser disponibilizadas a bordo da embarcação ou em terra, por exemplo, num centro VTS. (Fonte: diretrizes RIS.)»

e) A definição de «informações de tráfego estratégicas» passa a ser a seguinte:

«*Informações de tráfego estratégicas (STI)*

Informações de tráfego estratégicas são as informações com incidência nas decisões a médio e longo prazo dos utilizadores dos RIS. A imagem de tráfego estratégica contribui para as decisões de planificação necessárias a uma viagem segura e eficaz. As imagens de tráfego estratégicas são produzidas nos centros RIS e transmitidas aos

utilizadores a pedido. Uma imagem de tráfego estratégica inclui todas as embarcações relevantes presentes na zona RIS, bem como as respetivas características, carga e posição, comunicadas oralmente por VHF ou por notificação eletrónica, armazenadas numa base de dados e apresentadas num quadro ou numa carta eletrónica. As informações de tráfego estratégicas podem ser disponibilizadas por um centro RIS/VTS ou por um escritório. (Fonte: diretrizes RIS)»

- f) A definição de «sistema de acompanhamento do tráfego» passa a ser a seguinte:

«*Sistema de acompanhamento do tráfego*

O sistema de acompanhamento do tráfego fornece informações importantes sobre o movimento de embarcações relevantes numa zona RIS, nomeadamente informações sobre a identidade, a posição, (o tipo de carga) e o porto de destino.»

- g) A definição de «operador RIS» passa a ser a seguinte:

«*Operador RIS*

A pessoa que desempenha uma ou mais tarefas associadas aos serviços RIS.»

- h) A definição de «gestor de frota» passa a ser a seguinte:

«*Gestor de frota*

A pessoa que planifica e analisa o *status* (de navegação) de um conjunto de embarcações que navegam ou são exploradas sob o mesmo comando ou pelo mesmo proprietário.»

- i) A definição de «operador de centro de prevenção de catástrofes dos serviços de emergência» passa a ser a seguinte:

«*Operador de centro de prevenção de catástrofes dos serviços de emergência*

A pessoa a quem incumbe supervisionar, controlar e organizar, com segurança e eficácia, a intervenção em caso de acidente, incidente ou catástrofe.»

- 19) O apêndice D é alterado como segue:

- a) A secção D.1 passa a ter a seguinte redação:

«**D.1 Frases de entrada**

A interface digital de série do AIS assenta nas frases IEC 61162 já existentes e em novas frases do tipo IEC 61162. A descrição pormenorizada da fraseologia da interface digital encontra-se na IEC 61162.

O presente apêndice contém informações utilizadas na fase de desenvolvimento do AIS-fluvial para a introdução de dados específicos da navegação interior (ver "Alterações aos protocolos para o AIS-fluvial") na unidade AIS-fluvial de bordo.»

- b) No proémio, segundo período, da secção D.2, o termo «propõe-se» é substituído por «utiliza-se».  
c) No proémio, segundo período, da secção D.3, o termo «propõe-se» é substituído por «utiliza-se».

- 20) O apêndice E é substituído pelo seguinte:

«*Apêndice E*

#### TIPOS DE NAVIO/EMBARCAÇÃO ERI

O quadro a seguir deverá ser utilizado para converter a classificação ONU dos tipos de navios/embarcações (utilizada na mensagem 10 do AIS-fluvial) na classificação IMO utilizada na mensagem 5 IMO.

USO V/C	M	Subdiv. código		Designação
Não	8	00	0	Embarcação, tipo desconhecido
V	8	01	0	Embarcação de carga motorizada
V	8	02	0	Embarcação-tanque motorizada
V	8	02	1	Embarcação-tanque motorizada, carga líquida, tipo N
V	8	02	2	Embarcação-tanque motorizada, carga líquida, tipo C

USO V/C	M	Subdiv. código		Designação
V	8	02	3	Embarcação-tanque motorizada, carga seca
V	8	03	0	Embarcação porta-contentores
V	8	04	0	Embarcação-tanque, gás
C	8	05	0	Embarcação de carga motorizada, rebocador
C	8	06	0	Embarcação-tanque motorizada, rebocador
C	8	07	0	Embarcação de carga motorizada, com uma ou mais embarcações a par
C	8	08	0	Embarcação de carga motorizada com embarcação-tanque
C	8	09	0	Embarcação de carga motorizada a impelir uma ou mais embarcações de carga
C	8	10	0	Embarcação de carga motorizada a impelir pelo menos uma embarcação-tanque
Não	8	11	0	Rebocador, embarcação de carga
Não	8	12	0	Rebocador, embarcação-tanque
C	8	13	0	Rebocador, embarcação de carga, acoplados
C	8	14	0	Rebocador, embarcação de carga/embarcação-tanque, acoplados
V	8	15	0	Batelão
V	8	16	0	Batelão-tanque (BT)
V	8	16	1	Batelão-tanque, carga líquida, tipo N
V	8	16	2	Batelão-tanque, carga líquida, tipo C
V	8	16	3	Batelão-tanque, carga seca
V	8	17	0	Batelão porta-contentores
V	8	18	0	Batelão-tanque, gás (BTG)
C	8	21	0	Empurrador/rebocador, um batelão
C	8	22	0	Empurrador/rebocador, dois batelões
C	8	23	0	Empurrador/rebocador, três batelões
C	8	24	0	Empurrador/rebocador, quatro batelões
C	8	25	0	Empurrador/rebocador, cinco batelões
C	8	26	0	Empurrador/rebocador, seis batelões
C	8	27	0	Empurrador/rebocador, sete batelões
C	8	28	0	Empurrador/rebocador, oito batelões
C	8	29	0	Empurrador/rebocador, nove batelões
C	8	31	0	Empurrador/rebocador, um BT ou BTG
C	8	32	0	Empurrador/rebocador, dois batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	33	0	Empurrador/rebocador, três batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	34	0	Empurrador/rebocador, quatro batelões, pelo menos um BT ou BTG

USO V/C	M	Subdiv. código		Designação
C	8	35	0	Empurrador/rebocador, cinco batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	36	0	Empurrador/rebocador, seis batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	37	0	Empurrador/rebocador, sete batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	38	0	Empurrador/rebocador, oito batelões, pelo menos um BT ou BTG
C	8	39	0	Empurrador/rebocador, nove ou mais batelões, pelo menos um BT ou BTG
V	8	40	0	Rebocador, isolado
Não	8	41	0	Rebocador, um ou mais reboques
C	8	42	0	Rebocador, a assistir uma embarcação ou uma combinação articulada
V	8	43	0	Empurrador, isolado
V	8	44	0	Embarcação de passageiros, <i>ferry</i> , embarcação-ambulância, embarcação de cruzeiro
V	8	44	1	Ferry
V	8	44	2	Embarcação-ambulância
V	8	44	3	Navio de cruzeiros
V	8	44	4	Embarcação de passageiros sem acomodações
V	8	45	0	Embarcação de serviço, barco-patrolha, embarcação portuária
V	8	46	0	Embarcação, veículo de manutenção, grua flutuante, embarcação lança-cabos, embarcação de balizagem, draga
C	8	47	0	Objeto, rebocado, não especificado
V	8	48	0	Embarcação de pesca
V	8	49	0	Embarcação abastecedora
V	8	50	0	Batelão-tanque, produtos químicos
C	8	51	0	Objeto, não especificado.
				Códigos adicionais para meios de transporte marítimos
V	1	50	0	Navio de carga geral
V	1	51	0	Porta-contentores
V	1	52	0	Graneleiro
V	1	53	0	Navio-tanque
V	1	54	0	Navio-tanque de gás liquefeito
V	1	85	0	late, mais de 20 metros
V	1	90	0	Lancha rápida
V	1	91	0	Hidroplanador
V	1	92	0	Catamarã rápido»