

NARIADENIA

VKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 689/2012

z 27. júla 2012,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 415/2007 týkajúce sa technických špecifikácií lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy, na ktoré odkazuje článok 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v rámci Spoločenstva

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve⁽¹⁾, a najmä na jej článok 1 ods. 2 a článok 5 ods. 2,

so zreteľom na nariadenie Komisie (ES) č. 415/2007 z 13. marca 2007 týkajúce sa technických špecifikácií lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy, na ktoré odkazuje článok 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v rámci Spoločenstva⁽²⁾,

keďže:

- (1) Na zachovanie interoperability s riadením plavby námorných plavidiel a námornými informačnými službami, a preto aj s automatickým identifikačným systémom (AIS) je potrebné, aby sa zodpovedajúcim spôsobom zmenilo a doplnilo nariadenie Komisie (ES) č. 415/2007.

- (2) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 7 smernice Rady 91/672/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi⁽³⁾,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha k nariadeniu (ES) č. 415/2007 sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 3

Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto nariadením najneskôr do dvanástich mesiacov po nadobudnutí jeho účinnosti.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 27. júla 2012

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 105, 23.4.2007, s. 35.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 29.

PRÍLOHA

Príloha k nariadeniu (ES) č. 415/2007 sa mení a dopĺňa takto:

1. V obsahu sa vkladá kapitola:

„2.3.9. Typové schválenie“

2. „ODKAZY“ sa menia a dopĺňajú takto:

a) 10. a 11. riadok sa nahrádzajú takto:

Názov dokumentu	Organizácia	Dátum uverejnenia
„Odporúčanie ITU-R M.1371 ‚Technická charakteristika pre univerzálny automatický identifikačný systém pre lode s využitím mnohonásobného prístupu s časovým delením kanálov v námornom mobilnom pásme VHF“	ITU	2001
Medzinárodná norma IEC 61993 ‚Námorné navigačné a rádiovokomunikačné zariadenia a systémy. Automatické identifikačné systémy (AIS). Časť 2: Prístroje triedy A univerzálneho automatického identifikačného systému (AIS) pre lode‘	IEC	2002“

b) Dopĺňa sa tento riadok:

Názov dokumentu	Organizácia	Dátum uverejnenia
„Technické usmernenia pre AIS pre vnútrozemskú plavbu	Expertná skupina pre lokalizáciu plavidiel a sledovanie ich dráhy“	

3. V kapitole 2.2 sa predposledný odsek nahrádza takto:

„V prípade pohybujúcich sa plavidiel možno prepínať rýchlosť aktualizácie dynamických informácií na taktickej úrovni medzi režimom SOLAS a režimom vnútrozemskej vodnej cesty. V režime vnútrozemskej vodnej cesty sa môže zvýšiť až na 2 sekundy. Pre kotviace plavidlá sa odporúča rýchlosť aktualizácie raz za niekoľko minút alebo ak dôjde k zmene informácií.“

4. V kapitole 2.3.1 sa dopĺňa táto veta:

„Konceptia AIS pre vnútrozemskú plavbu by mala zohľadňovať technické usmernenia pre AIS pre vnútrozemskú plavbu, ktoré vypracovala a aktualizuje expertná skupina pre lokalizáciu plavidiel a sledovanie ich dráhy (*).“

(*) VTT-secretariat@risexpertgroups.org“

5. V kapitole 2.3.2.1 sa v tabuľke vypúšťa posledný riadok.

6. Kapitola 2.3.2.3 sa mení a dopĺňa takto:

a) 3. riadok tabuľky sa vypúšťa.

b) Dopĺňa sa tento riadok:

„Naložené/nenaložené plavidlo	(rozšírené pre AIS pre vnútrozemskú plavbu)“
-------------------------------	--

7. V kapitole 2.3.2.4 sa 4. riadok v prvej tabuľke s názvom „Odhadovaný čas príchodu (ETA) k plavebnej komore/mostu/terminálu“ mení a dopĺňa takto:

„Maximálna súčasná statická podjazdová výška	(rozšírené pre AIS pre vnútrozemskú plavbu)“
--	--

8. Kapitola 2.3.3 sa mení a dopĺňa takto:

a) Druhý odsek sa nahrádza takto:

„Pre lode, ktoré sa plavia v oblastiach vnútrozemských vodných ciest, interval podávania správy dynamických informácií možno prepínať medzi režimom SOLAS a režimom vnútrozemskej vodnej cesty. V režime vnútrozemskej vodnej cesty sa môže zvýšiť až na 2 sekundy. V oblastiach so zmiešanou dopravou, ako sú námorné prístavy, musí byť možné znížiť interval podávania správy dynamických informácií príslušného orgánu s cieľom zabezpečiť rovnováhu pri podávaní správ medzi plavidlami vnútrozemskej plavby a plavidlami SOLAS. Režim podávania správ sa musí dať prepínať pomocou príkazov TDMA zo základnej stanice (automatické prepínanie pomocou telepríkazu TDMA prostredníctvom správy 23) a príkazmi z lodných systémov, napr. MKD, ECDIS alebo na palubnom počítači prostredníctvom rozhrania, napr. IEC 61162 (automatické prepínanie prostredníctvom lodného systémového príkazu). Pre statické informácie a informácie v súvislosti s plavbou sa odporúča interval podávania správy niekoľko minút, na požiadanie alebo ak dôjde k zmene informácií.“

b) V tabuľke 2.1 sa 9. riadok nahrádza takto:

Dynamické podmienky lode	Nominálny interval hlásenia
„Loď v režime vnútrozemskej plavby, pohybujúca sa (2)“	stanoví sa v rozpätí medzi 2 sekundami a 10 sekundami“

c) Dopĺňa sa táto veta:

„Poznámka: Prenosná stanica AIS pre vnútrozemskú plavbu funguje buď v režime vnútrozemskej vodnej cesty (skupinové pridelenie prostredníctvom správy 23) alebo v režime SOLAS (autonómny režim, skupinové pridelenie neaktívne).“

9. V kapitole 2.3.4 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Technické riešenie AIS pre vnútrozemskú plavbu vychádza z tých istých technických noriem ako IMO SOLAS AIS (odporúčanie ITU-R M.1371, IEC 61993).“

10. Kapitola 2.3.5 sa nahrádza takto:

„2.3.5. Kompatibilita s odpovedačmi IMO triedy A

Odpovedače pre vnútrozemskú plavbu AIS musia byť v súlade s odpovedačmi IMO triedy A, a preto musia byť schopné prijímať a spracovávať všetky správy IMO AIS (podľa ITU-R M.1371 a technických vysvetlení IALA k ITU-R M.1371) a okrem toho správy vymedzené v kapitole 2.4 týchto technických špecifikácií.

Pri odpovedačoch pre vnútrozemskú plavbu AIS sa nevyžaduje prenosová (tx) schopnosť DSC ani zabezpečenie MKD, ale vyžadujú sa funkcie MKD, ako aj riadenia kanálu DSC. Výrobcovia môžu odstrániť príslušný hardvér a softvér z odpovedačov triedy A.“

11. Vkladá sa táto kapitola:

„2.3.9. Typové schválenie

Zariadenia AIS pre vnútrozemskú plavbu musia mať typové schválenie súladu s týmito technickými špecifikáciami.“

12. Kapitola 2.4.1 sa mení a dopĺňa takto:

a) Názov kapitoly 2.4.1 sa nahrádza takto:

„2.4.1. Správa 1, 2, 3: správy o polohe (ITU-R 1371)“

b) V tabuľke 2.2 sa predposledný riadok nahrádza takto:

Ukazovateľ	Počet bitov	Opis
„Komunikačný stav“	19	Pozri ITU-R M. 1371“

13. Názov kapitoly 2.4.2 sa nahrádza takto:

„2.4.2. Správa 5: statické dáta lode a dáta v súvislosti s plavbou (ITU-R 1371)“

14. Kapitola 2.4.3. sa mení a dopĺňa takto:

a) Názov kapitoly 2.4.3. sa nahrádza takto:

„2.4.3. Správa 23, príkaz na skupinové pridelenie (ITU-R M. 1371)“

b) Pred tabuľkou 2.4 sa vkladá tento odsek:

„Príkaz na skupinové pridelenie vysiela základná stanica, keď funguje ako kontrolný subjekt. Táto správa sa vysiela na prenosnú stanicu v rámci určeného regiónu, a to buď podľa „typu lode a typu nákladu“, alebo podľa „typu stanice“. Prijímajúca stanica zohľadňuje všetky sektorové polia súčasne. Kontroluje tieto prevádzkové parametre prenosnej stanice: režim vysielania/príjmu, interval podávania správ a trvanie času pokoja.“

c) V tabuľke 2.4 sa 9. a 10. riadok nahrádzajú takto:

Ukazovateľ	Počet bitov	Opis
„Typ stanice	4	0 = všetky typy prenosných staníc (predvolená hodnota); 1 = iba prenosné stanice triedy A; 2 = všetky typy prenosných staníc triedy B; 3 = SAR letecká prenosná stanica; 4 = iba prenosné stanice triedy B ‚SO‘; 5 = trieda B ‚CS‘ námorná pohyblivá stanica (iba IEC62287); 6 = vnútrozemské vodné cesty, 7 až 9 = regionálne použitie, 10 až 15 = pre budúce použitie
Typ lode a typ nákladu	8	0 = všetky typy (predvolená hodnota) 1...99 pozri tabuľku 50, Príloha 8 k ITU-R M.1371-3 100...199 vyhradené pre regionálne použitie 200...255 vyhradené pre budúce použitie“

d) V tabuľke 2.5 sa 10., 11. a 12. riadok nahrádzajú takto:

Nastavenie poľa intervalu podávania správy	Interval podávania správy pre správu 18
„9	ďalší kratší interval podávania správy
10	ďalší dlhší interval podávania správy
11	2 sekundy (neplatí pre triedu B ‚CS‘)“

e) Posledná veta sa nahrádza takto:

„Poznámka: Keď sa dvojkanálové vysielanie pozastaví príkazom 1 alebo 2 režimu Tx/Rx, požadovaný interval podávania správy sa zachová s použitím zostávajúceho vysielacieho kanála.“

15. Názov kapitoly 2.4.4 sa nahrádza takto:

„2.4.4. Používanie špecifických správ (ITU-R 1371)“

16. V kapitole 2.4.4.1 sa prvá veta nahrádza takto:

„Funkčné identifikátory (FI) v rámci odvetvia AIS pre vnútrozemskú plavbu sa pridávajú a používajú tak, ako sa uvádza v ITU-R M.1371.“

17. Kapitola 2.4.4.2 sa mení a dopĺňa takto:

a) V tabuľke 2.7 sa 7., 8., 9. a 11. riadok nahrádzajú takto:

	Ukazovateľ	Počet bitov	Opis
Binárne dáta	„Dĺžka lode/zostavy plavidiel	13	1 – 8 000 (zvyšok sa nepoužíva) dĺžka lode/zostavy plavidiel v 1/10 m 0 = predvolená hodnota
	Šírka lode/zostavy plavidiel	10	1 – 1 000 (zvyšok sa nepoužíva) šírka lode/zostavy plavidiel v 1/10m; 0 = predvolená hodnota
	Typ lode a zostavy plavidiel	14	Numerická klasifikácia ERI (CODES): Typ lode a zostavy plavidiel, ako je uvedené v dodatku E
	Maximálny súčasný statický ponor	11	1 – 2 000 (zvyšok sa nepoužíva) ponor v 1/100m, 0 = predvolená hodnota = neznáma“

b) V tabuľke 2.8 sa 16. riadok nahrádza takto:

	Ukazovateľ	Bit	Opis
Binárne dáta	„Maximálna súčasná statická podjazdová výška	12	0 – 4 000 (zvyšok sa nepoužíva) v 1/100m, 0 = predvolená hodnota = nepoužíva sa“

c) V tabuľke 2.15 sa 8., 10., 12. a 14. riadok nahrádzajú takto:

	Ukazovateľ	Bit	Opis
Binárne dáta	„Vodný stav	14	Bit 0: 0 = záporná hodnota, 1 = kladná hodnota Bity 1 – 13: 0 – 8191, v 1/100m, Bity 0 – 13: 0 = neznámy = predvolená hodnota (2)
	Vodný stav	14	Bit 0: 0 = záporná hodnota, 1 = kladná hodnota Bity 1 – 13: 0 – 8191, v 1/100m, Bity 0 – 13: 0 = neznámy = predvolená hodnota (2)
	Vodný stav	14	Bit 0: 0 = záporná hodnota, 1 = kladná hodnota Bity 1 – 13: 0 – 8191, v 1/100m, Bity 0 – 13: 0 = neznámy = predvolená hodnota (2)
	Vodný stav	14	Bit 0: 0 = záporná hodnota, 1 = kladná hodnota Bity 1 – 13: 0 – 8191, v 1/100m, Bity 0 – 13: 0 = neznámy = predvolená hodnota (2)“

18. V Dodatku A sa vymedzenie pojmov mení a dopĺňa takto:

a) Vymedzenie pojmu „riečne informačné služby“ sa nahrádza takto:

„Riečne informačné služby (RIS)

Európska koncepcia harmonizovaných informačných služieb na podporu manažmentu dopravy a prepravy pri vnútrozemskej plavbe vrátane rozhrania s inými spôsobmi dopravy.“

b) Vymedzenie pojmu „oblasť VTS“ sa nahrádza takto:

„Oblasť VTS

Oblasť VTS je ohraničená, formálne stanovená servisná oblasť VTS. Oblasť VTS sa môže rozdeliť na podoblasti alebo sektory. (Zdroj: Usmernenia IALA VTS).“

c) Vymedzenie pojmu „navigačné informácie“ sa nahrádza takto:

„Navigačné informácie

Navigačné informácie sú informácie poskytnuté veliteľovi lodi na palube na podporu jeho palubného rozhodovania. (Zdroj: Usmernenia IALA VTS)“

d) Vymedzenie pojmu „taktické informácie o plavebnej situácii“ sa nahrádza takto:

„Taktické informácie o plavebnej situácii (TTI)

Taktické informácie o plavebnej situácii sú informácie, ktoré ovplyvňujú okamžité rozhodnutia veliteľa lode alebo obsluhy VTS, pokiaľ ide o navigáciu v aktuálnej plavebnej situácii a blízke zemepisné okolie. Taktický obraz premávky obsahuje informácie o pozícii a špecifické informácie o plavidle všetkých cieľov zachytených radarom, ktoré sa ukážu v elektronickej plavebnej mape, pokiaľ možno doplnené o externé dopravné informácie, ako sú napr. informácie poskytnuté AIS. Taktické informácie o plavebnej situácii (TTI) môžu byť k dispozícii na palube lode alebo na pevnine, napr. v centre služieb lodnej dopravy (VTS). (Zdroj: Usmernenia RIS)“

e) Vymedzenie pojmu strategické informácie o plavebnej situácii sa nahrádza takto:

„Strategické informácie o plavebnej situácii (STI)

Strategické informácie o plavebnej situácii sú informácie, ktoré ovplyvňujú strednodobé a dlhodobé rozhodnutia používateľov RIS. Strategický obraz premávky prispieva k schopnosti prijímať rozhodnutia v oblasti plánovania bezpečnej a efektívnej plavby. Strategický obraz premávky sa vytvára v centre RIS a poskytuje sa používateľom na

požiadanie. Strategický obraz premávky obsahuje všetky relevantné plavidlá v oblasti RIS s ich charakteristikou, nákladom a polohou oznamovanými prostredníctvom hlasového hlásenia VHF a elektronického hlásenia z lodí, ukladá sa do databázy a prezentuje sa v tabuľke alebo v elektronickej mape. Strategické informácie o plavebnej situácii môžu byť k dispozícii v centre RIS/VTS alebo v kancelárii. (Zdroj: Usmernenia RIS).“

- f) Vymedzenie pojmu „sledovanie lodnej dopravy“ sa nahrádza takto:

„*Sledovanie lodnej dopravy*“

Sledovanie lodnej dopravy zabezpečuje dôležité informácie týkajúce sa pohybu príslušných lodí v oblasti RIS. Sem patria informácie o identite lodí, pozícii, (type nákladu) a cieľovom prístave.“

- g) Vymedzenie pojmu „obsluha RIS“ sa nahrádza takto:

„*Obsluha RIS*“

Osoba, ktorá vykonáva jednu alebo viac úloh v rámci služieb RIS.“

- h) Vymedzenie pojmu „manažér nautického servisu“ sa nahrádza takto:

„*Manažér nautického servisu*“

Osoba, ktorá plánuje a sleduje aktuálny (navigačný) stav istého počtu plavidiel, ktoré sa pohybujú alebo pracujú pod jedným vedením alebo patria jednému vlastníkovi.“

- i) Vymedzenie pojmu „obsluha v kalamitných centrách pohotovostných služieb“ sa nahrádza takto:

„*Obsluha v kalamitných centrách pohotovostných služieb*“

Osoba, ktorá sleduje, riadi a organizuje bezpečný a hladký postup v prípade nehôd, udalostí a katastrof.“

19. Dodatok D sa mení a dopĺňa takto:

- a) Bod D.1 sa nahrádza takto:

„D.1. **Vkladané vety**“

Sériové digitálne rozhranie AIS je podporované existujúcimi vetami IEC 61162 a novými vetami podobnými IEC 61162. Podrobné opisy viet digitálneho rozhrania sú uvedené v IEC 61162.

Tento dodatok obsahuje informácie, ktoré sa používali počas vývoja AIS pre vnútrozemskú plavbu s cieľom vkladať konkrétne dáta pre vnútrozemskú plavbu (pozri: Zmeny a doplnenia protokolu pre vnútrozemskú plavbu AIS) do lodnej jednotky AIS pre vnútrozemskú plavbu.“

- b) V druhej vete v bode D.2 sa slovo „navrhuje“ nahrádza slovom „používa“.

- c) V druhej vete v bode D.3 sa slovo „navrhuje“ nahrádza slovom „používa“.

20. Dodatok E sa nahrádza takto:

„*Dodatok E*“

TYPY LODÍ ERI

Táto tabuľka sa používa na prevod typov lodí UN, ktoré sa používajú v správe pre vnútrozemskú plavbu 10, na typy IMO, ktoré sa používajú v IMO správe 5.

POUŽITIE L (loď)/Z (zostava plavidiel)	M	Kód Pododdelenie		Názov
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

POUŽITIE L (loď)/Z (zostava plavidiel)	M	Kód Pododdelenie		Názov
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

POUŽITIE L (loď)/Z (zostava plavidiel)	M	Kód Pododdelenie		Názov
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.
Dodatočné kódy pre námorné dopravné prostriedky				
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“