

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 689/2012 DE LA COMISIÓN de 27 de julio de 2012

por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 415/2007 relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 1, apartado 2, y su artículo 5, apartado 2,

Visto el Reglamento (CE) n° 415/2007 de la Comisión, de 13 de marzo de 2007, relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Al objeto de que siga siendo interoperable con la gestión del tráfico y los servicios de información marítimos, y por consiguiente con el Sistema Automático de Identificación (AIS) marítimo, es necesario modificar el Reglamento (CE) n° 415/2007 en consecuencia.

- (2) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior ⁽³⁾.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo del Reglamento (CE) n° 415/2007 queda modificado con arreglo al anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 3

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para dar cumplimiento al presente Reglamento a más tardar doce meses después de su entrada en vigor.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 27 de julio de 2012.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ DO L 255 de 30.9.2005, p. 152.

⁽²⁾ DO L 105 de 23.4.2007, p. 35.

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 29.

ANEXO

El anexo del Reglamento (CE) n° 415/2007 queda modificado como sigue:

1) En el índice se inserta un capítulo:

«2.3.9. Homologación de tipo»

2) Las «REFERENCIAS» quedan modificadas como sigue:

a) las líneas décima y undécima se sustituyen por el texto siguiente:

| Título del documento | Organización | Fecha de publicación |
|--|--------------|----------------------|
| «Recomendación UIT-R M.1371, "Características técnicas de un sistema de identificación automático universal a bordo mediante acceso múltiple por división en tiempo en la banda de VHF del servicio móvil marítimo"» | UIT | 2001 |
| Norma internacional CEI 61993, "Sistemas y equipos de navegación marítima y radiocomunicaciones — Sistema de Identificación Automática, parte 2: clase A de equipos de a bordo del Sistema Automático Universal de Identificación (AIS)" | CEI | 2002»; |

b) se añade la línea siguiente:

| Título del documento | Organización | Fecha de publicación |
|--|---|----------------------|
| «Directrices técnicas sobre AIS para navegación interior | Grupo de expertos sobre seguimiento y ubicación de buques». | |

3) En el capítulo 2.2, el penúltimo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Para los buques en movimiento, la cadencia de actualización para la información dinámica a nivel táctico se puede conmutar entre el modo SOLAS y el modo de vías navegables interiores. En el modo de vías navegables interiores se puede incrementar hasta 2 segundos. Para buques fondeados se recomienda disponer de una cadencia de actualización de varios minutos o si se modifica la información.»

4) En el capítulo 2.3.1, se añade la frase siguiente:

«El diseño del AIS para navegación interior tendrá en cuenta las directrices técnicas sobre AIS para navegación interior que elabore y mantenga el grupo de expertos sobre seguimiento y ubicación de buques.» (*)

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

5) En la tabla del capítulo 2.3.2.1, se suprime la última línea.

6) El capítulo 2.3.2.3 queda modificado como sigue:

a) se suprime la tercera línea de la tabla;

b) se añade la línea siguiente:

| | |
|---------------------------|---|
| «Buque cargado/descargado | (Ampliación AIS para navegación interior)». |
|---------------------------|---|

7) En el capítulo 2.3.2.4, la cuarta línea de la primera tabla, con el epígrafe «ETA a esclusa/puente/terminal», queda redactada como sigue:

| | |
|--|---|
| «Altura obra muerta estática máxima actual | (Ampliación AIS para navegación interior)». |
|--|---|

8) El capítulo 2.3.3 queda modificado como sigue:

a) se sustituye el segundo párrafo por el texto siguiente:

«Para los buques en movimiento en las zonas de vías navegables interiores, la cadencia de transmisión de la información dinámica se puede conmutar entre el modo SOLAS y el modo correspondiente a estas vías. En el modo de vías navegables interiores se puede incrementar hasta 2 segundos. En las zonas de tráfico mixto, como los puertos marítimos, la autoridad competente podrá disminuir la cadencia de transmisión de la información dinámica a fin de asegurar un equilibrio en la actividad informativa de los buques de navegación interior y los buques SOLAS. La actividad informativa podrá conmutarse mediante órdenes TDMA desde una estación de base (conmutación automática por telemando TDMA por medio de mensaje 23) y mediante órdenes desde los sistemas a bordo de los buques, por ejemplo, MKD, ECDIS u ordenador de a bordo, mediante interfaz, por ejemplo CEI 61162 (conmutación automática por orden del sistema de a bordo). Para la información estática y la relacionada con el viaje se recomienda una cadencia de información de varios minutos, a petición o si varía la información.»;

b) en la tabla 2.1, la novena línea se sustituye por el texto siguiente:

| Condiciones dinámicas del buque | Intervalo nominal de envío de informes |
|--|---|
| «Buque que opera en el modo de navegación interior, en movimiento ⁽²⁾ » | asignada entre 2 segundos y 10 segundos»; |

c) se añade la siguiente frase:

«Nota: Una estación móvil AIS para navegación interior funciona o en el modo de navegación interior (asignación de grupo mediante mensaje 23) o en el modo SOLAS (modo autónomo, asignación de grupo sin activar).».

9) En el capítulo 2.3.4, el primer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«La solución técnica del AIS para navegación interior se basa en las mismas normas técnicas que el AIS SOLAS de la OMI (UIT-R M.1371, CEI 61993).».

10) El capítulo 2.3.5 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3.5 *Compatibilidad con los transpondedores de clase A de la OMI*

Los transpondedores AIS para navegación interior deben estar conformes con la Clase A de la OMI y, por tanto, ser capaces de recibir y procesar todos los mensajes del AIS de la OMI (de acuerdo con UIT-R M.1371 y las precisiones técnicas IALA en UIT-R M.1371) y además los mensajes definidos en el capítulo 2.4 de dichas especificaciones técnicas.

No se requiere capacidad de transmisión (tx) DSC y provisión de un MKD en los transpondedores del AIS para navegación interior, pero se requiere la funcionalidad MKD así como la funcionalidad del canal de gestión de DSC. Los fabricantes pueden eliminar el *hardware* y el *software* correspondiente de los transpondedores de la clase A.».

11) Se inserta el capítulo siguiente:

«2.3.9. *Homologación de tipo*

Los equipos del AIS para navegación interior deberán homologarse, de modo que se ajusten a dichas especificaciones técnicas.».

12) El capítulo 2.4.1 queda modificado como sigue:

a) el título del capítulo 2.4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.1 *Mensajes 1, 2, 3: informes de posición (UIT-R 1371)*»;

b) en la tabla 2.2, la penúltima línea se sustituye por el texto siguiente:

| Parámetro | Número de bits | Descripción |
|---------------------------|----------------|----------------------|
| «Estado de comunicaciones | 19 | Véase UIT-R M. 1371» |

13) El título del capítulo 2.4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.2. *Mensaje 5: Datos del buque estáticos y relacionados con el viaje (UIT-R 1371)*».

14) El capítulo 2.4.3 queda modificado como sigue:

a) el título del capítulo 2.4.3, se sustituye por el siguiente:

«2.4.3. *Mensaje 23, orden de asignación de grupo (UIT-R M. 1371)*»;

b) antes de la tabla 2.4, se inserta el párrafo siguiente:

«La orden de asignación de grupo es transmitida por una estación de base cuando funciona como entidad de control. El mensaje se aplicará a una estación móvil dentro de una región determinada y tal como haya sido seleccionada según el "Tipo de buque y carga" o el "Tipo de estación". La estación receptora considerará al mismo tiempo todos los campos del sector. Controlará los siguientes parámetros de funcionamiento de una estación móvil: modo transmisión/recepción; intervalo de informes; y la duración de un tiempo de silencio.»

c) en la tabla 2.4, las líneas novena y décima se sustituyen por el texto siguiente:

| Parámetro | Número de bits | Descripción |
|-----------------------|----------------|--|
| «Tipo de estación | 4 | 0 = todo tipo de móviles (por defecto); 1 = únicamente estaciones móviles de clase A; 2 = todos los tipos de estaciones móviles de clase B; 3 = estación móvil en avión SAR; 4 = únicamente estaciones móviles de clase B "SO"; 5 = estación móvil de a bordo del buque de Clase B "CS" (sólo CEI62287); 6 = vías navegables interiores 7 a 9 = uso regional y 10 a 15 = para usos futuros |
| Tipo de buque y carga | 8 | 0 = todos los tipos (por defecto) 1...99 véase la tabla 50, anexo 8 de UIT-R M.1371-3 100-199 = reservado para uso regional 200-14 = reservado para usos futuros»; |

d) en la tabla 2.5, las líneas décima a duodécima se sustituyen por el texto siguiente:

| Ajuste del campo de intervalos de informes | Intervalo de informes para mensaje 18 |
|--|--|
| «9 | El intervalo de informes próximo más corto |
| 10 | El intervalo de informes próximo más largo |
| 11 | 2 segundos (no aplicable a la clase B "CS")» |

d) la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«Nota: Cuando se suspende la operación de canal doble mediante una orden de modo Tx/Rx 1 o 2, el intervalo de informes requerido se mantendrá utilizando el canal de transmisión que queda.»

15) El título del capítulo 2.4.4 se sustituye por el título siguiente:

«2.4.4. Aplicación de mensajes específicos (UIT-R 1371)».

16) En el capítulo 2.4.4.1, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Los FI dentro de la categoría de AIS para navegación interior se asignarán y utilizarán en la forma descrita en UIT-R M.1371».

17) El capítulo 2.4.4.2 queda modificado como sigue:

a) en la tabla 2.7, las líneas séptima, octava, novena y undécima se sustituyen por el texto siguiente:

| | Parámetro | Número de bits | Descripción |
|----------------|-------------------------------|----------------|--|
| Datos binarios | «Eslora/convoy | 13 | 1 – 8 000 (el resto no se utiliza) eslora del buque/convoy en 1/10 m; 0 = por defecto |
| | «Manga/convoy | 10 | 1 – 1 000 (el resto no se utiliza) manga del buque/convoy en 1/10 m; 0 = por defecto |
| | Tipo de buque y convoy | 14 | Clasificación numérica ERI (CODES); Tipo de buque y de convoy según se describe en el apéndice E |
| | Calado estático máximo actual | 11 | 1 – 2 000 (el resto no se utiliza) calado en 1/100 m, 0 = por defecto = desconocido»; |

b) en la tabla 2.8, la línea decimosexta se sustituye por el texto siguiente:

| | Parámetro | Bit | Descripción |
|----------------|---|-----|--|
| Datos binarios | «Altura obra muerta estática máxima actual» | 12 | 0 – 4 000 (el resto no se utiliza) en 1/100 m, 0 = por defecto = no se utiliza»; |

c) en la tabla 2.15, las líneas octava, décima, duodécima y decimocuarta se sustituyen por el texto siguiente:

| | Parámetro | Bit | Descripción |
|----------------|------------------|-----|--|
| Datos binarios | «Nivel del agua» | 14 | Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, en 1/100 m, Bits 0-13: 0 = desconocido = por defecto (²) |
| | Nivel del agua | 14 | Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, en 1/100 m, Bits 0-13: 0 = desconocido = por defecto (²) |
| | Nivel del agua | 14 | Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, en 1/100 m, Bits 0-13: 0 = desconocido = por defecto (²) |
| | Nivel del agua | 14 | Bit 0: 0 = valor negativo, 1 = valor positivo Bits 1-13: 0-8191, en 1/100 m, Bits 0-13: 0 = desconocido = por defecto (²). |

18) En el apéndice A, las definiciones quedan modificadas como sigue:

a) la definición de los servicios de información fluvial se sustituye por el texto siguiente:

«Servicios de información fluvial (SIF)

Expresión europea que designa la armonización de los servicios de información a fin de apoyar la gestión del tráfico y del transporte en la navegación interior, incluidas las interfaces con otros modos de transporte.»;

b) la definición de la zona VTS se sustituye por el texto siguiente:

«Zona VTS

La zona VTS es el área de servicio declarada y trazada formalmente de un VTS. La zona VTS puede subdividirse en subáreas o sectores. (Fuente: Directrices para VTS de IALA).»;

c) la definición de información para la navegación se sustituye por el texto siguiente:

«Información para la navegación

La información para la navegación es la que se suministra al capitán para ayudarle en su toma de decisiones a bordo. (Fuente: Directrices para VTS de IALA).»;

d) la definición de información táctica sobre el tráfico se sustituye por el texto siguiente:

«Información táctica sobre el tráfico (TTI)

La información táctica sobre el tráfico (TTI) es la que afecta a las decisiones inmediatas del capitán o del operador del VTS respecto a la navegación en la situación real del tráfico y del entorno geográfico inmediato. Una imagen táctica del tráfico incluye información de posición y específica del buque de todos los blancos detectados por un radar, presentada en una carta náutica electrónica y (si se dispone de ella) mejorada con información de tráfico externa, tal como la proporcionada por un AIS. La TTI puede proporcionarse a bordo de un buque o en una estación costera, por ejemplo en un Centro VTS. (Fuente: Directrices de los SIF).»;

e) la definición de información estratégica del tráfico queda sustituida por el texto siguiente:

«Servicio de información estratégica del tráfico (STI)

La información estratégica del tráfico (STI) es la que influye en las decisiones a medio y largo plazo de los usuarios de los SIF. La imagen estratégica del tráfico contribuye a una mayor capacidad de decisión en materia de planificación, tanto desde el punto de vista de la seguridad como de la eficiencia del viaje. La imagen se produce

en un centro de SIF y se transmite a los usuarios previa solicitud. Incluye todos los buques que interesan del área SIF, con sus características, cargas y posiciones, comunicadas verbalmente por VHF o por informes electrónicos, guardados en una base de datos y presentados en forma de tabla o de mapa electrónico. La información estratégica de tráfico puede ser suministrada por un centro SIF/VTS o por una oficina. (Fuente: Directrices de los SIF).»;

- f) la definición de control del tráfico de los buques se sustituye por el texto siguiente:

«Control del tráfico de los buques

El control del tráfico de los buques suministra información importante relativa a los movimientos de las embarcaciones que interesan en una zona SIF. Incluye información sobre su identidad, posición, (tipo de carga) y puerto de destino.»;

- g) la definición de operador del SIF se sustituye por el texto siguiente:

«Operador del SIF

Persona que desempeña una o varias tareas que contribuyen a los SIF.»;

- h) la definición de gestor de flota se sustituye por el texto siguiente:

«Gestor de flota

Persona que planifica y observa el estado real (para la navegación) de varios buques que operan o actúan bajo un mando o propiedad.»;

- i) la definición de operador de centros de servicios de emergencia en caso de desastre se sustituye por el texto siguiente:

«Operador de centros de servicios de emergencia en caso de desastre

Persona que vigila, controla y organiza la acción segura y sin problemas en caso de accidente, incidente o desastre.».

- 19) El apéndice D queda modificado como sigue:

- a) el punto D.1 se sustituye por el texto siguiente:

«D.1. **Sentencias de entrada**

La interfaz digital serie del AIS se apoya en sentencias existentes CEI 61162 y sentencias nuevas de tipo CEI 61162. La descripción detallada de las sentencias de la interfaz digital se encuentra en el CEI 61162.

Este apéndice incluye información utilizada durante el desarrollo del AIS para navegación interior para la entrada de datos específicos para ese tipo de navegación (véase modificaciones de protocolo del AIS para navegación interior) en la unidad de a bordo del citado AIS.»;

- b) en la segunda sentencia que figura en D.2, el término «propone» se sustituye por el término «utilizará»;

- c) en la segunda sentencia que figura en D.3, el término «propone» se sustituye por el término «utilizará».

- 20) El apéndice E se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice E

TIPOS DE BUQUES ERI

Debe utilizarse esta tabla para convertir los tipos de buques de las Naciones Unidas que se utilizan en el mensaje 10 de navegación interior a los tipos de la OMI que se utilizan en el mensaje 5 de la OMI.

| USO V/C | M | Subdivisión Código | | Nombre |
|---------|---|--------------------|---|------------------------------------|
| 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 |

| USO V/C | M | Subdivisión Código | | Nombre |
|---------|---|--------------------|---|---|
| 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 |

| USO V/C | M | Subdivisión | Código | Nombre |
|---------|---|-------------|--------|--|
| 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. |
| | | | | Códigos adicionales para medios de transporte marítimo |
| 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». |