

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 689/2012 DE LA COMMISSION

du 27 juillet 2012

modifiant le règlement (CE) n° 415/2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ⁽¹⁾, et notamment son article 1^{er}, paragraphe 2, et son article 5, paragraphe 2,

vu le règlement de la Commission (CE) n° 415/2007 du 13 mars 2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de continuer à assurer l'interopérabilité avec les services de gestion et d'information du trafic maritime et, donc, avec le système d'identification automatique maritime (AIS), il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 415/2007 en conséquence.

- (2) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ⁽³⁾,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement (CE) n° 415/2007 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour se conformer au présent règlement au plus tard douze mois après son entrée en vigueur.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 27 juillet 2012.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 152.

⁽²⁾ JO L 105 du 23.4.2007, p. 35.

⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 29.

ANNEXE

L'annexe du règlement (CE) n° 415/2007 est modifiée comme suit:

1) un chapitre est inséré dans la table des matières:

«2.3.9. Homologation»

2) les «RÉFÉRENCES» sont modifiées comme suit:

a) les 10^e et 11^e lignes sont remplacées par:

Titre du document	Organisation	Date de publication
«Recommandation UIT-R M.1371, "Caractéristiques techniques pour un système d'identification automatique universel à bord utilisant un accès multiple par répartition dans le temps dans la bande mobile maritime VHF"»	UIT	2001
Norme internationale CEI 61993, "Navigation maritime et équipements et systèmes de communication radio – Système d'identification automatique, partie 2: classe A, équipement à bord du système universel d'identification automatique (AIS)"	CEI	2002»

b) la ligne suivante est ajoutée:

Titre du document	Organisation	Date de publication
«Lignes directrices techniques pour l'AIS "Intérieur"»	Groupe d'experts sur le suivi et la localisation des bateaux»	

3) au chapitre 2.2, l'avant-dernier paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Pour le déplacement des navires, le rythme de mise à jour des informations dynamiques à un niveau tactique peut être interverti entre le mode SOLAS et le mode "voies navigables intérieures". En mode de navigation intérieure, il peut être augmenté jusqu'à 2 secondes. Pour les bateaux à l'ancre, il est recommandé que la mise à jour se fasse à une fréquence de plusieurs minutes, ou dans le cas où les informations sont modifiées.»

4) au chapitre 2.3.1, la phrase suivante est ajoutée:

«La conception de l'AIS "Intérieur" doit tenir compte des lignes directrices techniques pour l'AIS "Intérieur" telles qu'elles ont été préparées et mises à jour par le groupe d'experts sur le suivi et la localisation des bateaux (*).

(*) VTT-secretariat@risexpertgroups.org»

5) au tableau du chapitre 2.3.2.1, la dernière ligne est supprimée;

6) le chapitre 2.3.2.3 est modifié comme suit:

a) la 3^e ligne du tableau est supprimée;

b) la ligne suivante est ajoutée:

«Bateau chargé/vide	(Extension AIS "Intérieur")»
---------------------	------------------------------

7) au chapitre 2.3.2.4, la 4^e ligne du premier tableau intitulé «ETA à l'écluse/au pont/au terminal» est modifiée comme suit:

«Tirant d'air statique actuel maximal	(Extension AIS "Intérieur")»
---------------------------------------	------------------------------

8) le chapitre 2.3.3 est modifié comme suit:

a) le second paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Pour les bateaux se déplaçant dans des réseaux de voies navigables intérieures, la fréquence des rapports pour les informations dynamiques peut être intervertie entre le mode SOLAS et le mode "voies navigables intérieures". En mode de navigation intérieure, il peut être augmenté jusqu'à 2 secondes. Dans des zones de trafic mixte comme les ports maritimes, l'autorité compétente peut diminuer la fréquence des rapports pour les informations dynamiques afin d'harmoniser lesdites fréquences entre les bateaux de navigation intérieure et les navires relevant de la convention SOLAS. Les fréquences de rapports doivent pouvoir être commutées par télécommande TDMA depuis une station de base (commutation automatique par télécommande TDMA par le biais du message 23) et par commande des systèmes de bord, par ex. les MKD, ECDIS ou l'ordinateur de bord, via une interface, par ex. IEC 61162 (commutation automatique par commande du système de bord). En ce qui concerne les informations statiques ou celles relatives au voyage, la fréquence de rapports conseillée est de quelques minutes, sur demande, ou dans le cas où des informations sont modifiées.»

b) au tableau 2.1, la 9^e ligne est remplacée par le texte suivant:

Conditions dynamiques du bateau	Intervalle de rapport nominal
«Bateau en mode "voies navigables intérieures", navigant ⁽²⁾ »	entre 2 et 10 secondes»

c) la phrase suivante est ajoutée:

«Remarque: une station mobile AIS "Intérieur" fonctionne soit en mode "voies navigables intérieures" (assignation groupée par le message 23) ou en mode SOLAS (mode autonome, sans assignation groupée active).»

9) au chapitre 2.3.4, le premier paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«La solution technique de l'AIS "Intérieur" repose sur les mêmes normes techniques que l'AIS SOLAS de l'OMI (Rec. UIT-R M.1371, IEC 61993).»

10) le chapitre 2.3.5 est remplacé par ce qui suit:

«2.3.5. *Compatibilité avec les transpondeurs de classe A de l'OMI*

Les transpondeurs de l'AIS "Intérieur" doivent être compatibles avec les transpondeurs de classe A de l'OMI et doivent donc être en mesure de recevoir et de traiter tous les messages de l'AIS de l'OMI (conformément à la norme UIT-R M.1371 et aux clarifications techniques IALA relatives à l'UIT-R M.1371), ainsi que les messages définis au chapitre 2.4 de ces spécifications techniques.

La capacité de transmission (tx) du DSC et la fourniture d'un MKD ne sont pas requises pour les transpondeurs de l'AIS "Intérieur", tandis que la fonctionnalité MKD et la gestion de canaux par DSC sont exigées. Les fabricants peuvent enlever le matériel et le logiciel respectifs des transpondeurs de classe A.»

11) le chapitre suivant est inséré:

«2.3.9. *Homologation*

L'équipement AIS "Intérieur" doit être homologué conformément à ces spécifications techniques.»

12) le chapitre 2.4.1 est modifié comme suit:

a) le titre du chapitre 2.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.4.1. *Message 1, 2, 3: comptes rendus de position (UIT-R 1371)*»;

b) au tableau 2.2, l'avant-dernière ligne est remplacée par ce qui suit:

Paramètre	Nombre de bits	Description
«État de communication	19	Voir UIT-R M.1371»

13) le titre du chapitre 2.4.2 est remplacé par ce qui suit:

«2.4.2. *Message 5: données statiques concernant le bateau et relatives au voyage (UIT-R 1371)*»;

14) le chapitre 2.4.3 est modifié comme suit:

a) le titre du chapitre 2.4.3 est remplacé par ce qui suit:

«2.4.3. *Message 23, commande d'assignation de groupe (UIT-R M.1371)*»;

b) le paragraphe suivant est ajouté avant le tableau 2.4:

«La commande d'assignation de groupe est transmise par une station de base lorsqu'elle opère en tant qu'unité de contrôle. Le message s'applique à une station mobile à l'intérieur de la région délimitée et choisie selon le "type de bateau et de chargement" ou le "type de station". La station de réception tient compte simultanément de tous les paramètres de secteur. Elle contrôle les paramètres du système d'une station mobile suivants: le mode de transmission/réception, la fréquence de comptes rendus et la durée d'un temps de silence.»

c) au tableau 2.4, les 9^e et 10^e lignes sont remplacées par le texte suivant:

Paramètre	Nombre de bits	Description
«Type de station	4	0 = tous types de mobiles (par défaut); 1 = stations mobiles de classe A uniquement; 2 = tous types de stations mobiles de classe B; 3 = SAR station mobile aérienne; 4 = stations mobiles de classe B "SO" uniquement; 5 = station mobile embarquée de Classe B "CS" (IEC62287 uniquement); 6 = voies navigables; 7 à 9 = utilisation régionale et 10 à 15 = pour une utilisation future
Type de bateau et de cargaison	8	0 = tous types (par défaut) 1...99 cf. tableau 50, annexe 8, de l'UIT-R M.1371-3 100...199 = réservé pour une utilisation régionale 200...255 = réservé pour utilisation future»

d) au tableau 2.5, les 10^e, 11^e et 12^e lignes sont remplacées par le texte suivant:

Paramètres relatifs à la fréquence des comptes rendus	Fréquence de compte rendu pour le message 18
«9	Fréquence plus rapide suivante
10	Fréquence plus lente suivante
11	2 secondes (ne s'applique pas à la classe B "CS")»

e) la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Remarque: quand la transmission à deux canaux est interrompue par la commande 1 ou 2 du mode Tx/Rx, la fréquence de compte rendu requise est maintenue en utilisant le canal de transmission restant.»

15) le titre du chapitre 2.4.4 est remplacé par ce qui suit:

«2.4.4. Application de messages spécifiques (UIT-R 1371)»;

16) au chapitre 2.4.4.1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les IF dans la composante AIS "Intérieur" devraient être affectés et utilisés selon les indications de la norme UIT-R M.1371.»

17) le chapitre 2.4.4.2 est modifié comme suit:

a) au tableau 2.7, les 7^e, 8^e, 9^e et 11^e lignes sont remplacées par le texte suivant:

	Paramètre	Nombre de bits	Description
Données binaires	«Longueur/ensemble	13	1 – 8 000 (restant ne devant pas être utilisé) longueur du bateau/de l'ensemble en 1/10m; 0 = par défaut
	Largeur/ensemble	10	1 – 1 000 (restant ne devant pas être utilisé) largeur du bateau/de l'ensemble en 1/10m; 0 = par défaut
	Type de bateau et de convoi	14	Classification numérique ERI (CODES); bateau ou type d'ensemble décrit à l'appendice E
	Tirant d'eau statique actuel maximal	11	1 – 2 000 (restant non utilisé) tirant d'eau en 1/100m; 0 = par défaut = inconnu»

b) au tableau 2.8, la 16^e ligne est remplacée par ce qui suit:

	Paramètre	Bit	Description
Données binaires	«Tirant d'air statique actuel maximal	12	0 – 4 000 (restant non utilisé), en 1/100m; 0 = par défaut = non utilisé»

c) au tableau 2.15, les 8^e, 10^e, 12^e et 14^e lignes sont remplacées par le texte suivant:

	Paramètre	Bit	Description
Données binaires	«Niveau d'eau	14	Bit 0: 0 = valeur négative, 1 = valeur positive Bits 1-13: 0-8191, et 1/100m, Bits 0-13: 0 = inconnu = par défaut ⁽²⁾
	Niveau d'eau	14	Bit 0: 0 = valeur négative, 1 = valeur positive Bits 1-13: 0-8191, et 1/100m, Bits 0-13: 0 = inconnu = par défaut ⁽²⁾
	Niveau d'eau	14	Bit 0: 0 = valeur négative, 1 = valeur positive Bits 1-13: 0-8191, et 1/100m, Bits 0-13: 0 = inconnu = par défaut ⁽²⁾
	Niveau d'eau	14	Bit 0: 0 = valeur négative, 1 = valeur positive Bits 1-13: 0-8191, et 1/100m, Bits 0-13: 0 = inconnu = par défaut ⁽²⁾ »

18) à l'appendice A, les définitions sont modifiées comme suit:

a) la définition des services d'information fluviale est remplacée par le texte suivant:

«Services d'information fluviale (SIF)

Concept européen pour l'harmonisation des services d'information visant à assister la gestion du trafic et la gestion du transport dans le secteur de navigation intérieure, y compris les interfaces avec les autres modes de transport.»

b) la définition de la zone de VTS est remplacée par le texte suivant:

«Zone de VTS

La zone de VTS est la zone de services délimitée et formellement déclarée des VTS. Une telle zone peut être divisée en sous-régions ou secteurs. (Source: directives IALA concernant le VTS.);»

c) la définition des informations relatives à la navigation est remplacée par le texte suivant:

«Informations relatives à la navigation

Les informations de navigation sont des informations fournies au conducteur à bord du bateau pour assister la prise de décision à bord. (Source: directives IALA concernant le VTS.);»

d) la définition des informations tactiques sur le trafic est remplacée par le texte suivant:

«Informations tactiques sur le trafic (TTI)

Les informations tactiques sur le trafic sont les informations affectant les décisions urgentes en matière de navigation des conducteurs de bateaux et des exploitants de VTS, en situation réelle de trafic et dans leur environnement géographique proche. Une image tactique du trafic contient des informations sur la position et sur les spécificités de toutes les cibles détectées par un radar qui sont présentées sur une carte électronique de navigation et — lorsqu'elle est disponible — mises en valeur par les informations de trafic externe telles que celles fournies par un AIS. Les TTI peuvent être fournies à bord ou à terre, par exemple dans un centre VTS. (Source: lignes directrices SIF.);»

e) la définition des informations stratégiques sur le trafic est remplacée par le texte suivant:

«Informations stratégiques sur le trafic (STI)

Les informations stratégiques sur le trafic sont les informations affectant les décisions à moyen et à long terme des utilisateurs de SIF. Une image stratégique du trafic contribue à améliorer la capacité de décision en matière de

planification s'agissant de la sûreté et de l'efficacité d'un voyage. Une telle image est produite dans un centre SIF et transmise aux utilisateurs sur demande. Une image stratégique de trafic indique toutes les embarcations prenant part au trafic dans la zone SIF, ainsi que leurs caractéristiques, chargements et position, rapportés oralement par VHF ou électroniquement, sauvegardés dans une base de données et présentés dans un tableau ou sur une carte électronique. Les informations stratégiques de trafic peuvent être fournies par un centre de SIF/VTS ou par un bureau. (Source: lignes directrices SIF.);

- f) la définition du contrôle de la circulation des bateaux est remplacée par le texte suivant:

«*Contrôle de la circulation des bateaux*

Le contrôle de la circulation des bateaux fournit des informations importantes relatives aux mouvements des bateaux prenant part au trafic dans une zone de SIF. Il s'agit notamment d'informations sur l'identité du bateau, la position, (le type de chargement) et le port de destination.»

- g) la définition de l'opérateur SIF est remplacée par le texte suivant:

«*Opérateur SIF*

Une personne effectuant une ou plusieurs tâches contribuant au fonctionnement des services SIF.»

- h) la définition de gestionnaire de la flotte est remplacée par le texte suivant:

«*Gestionnaire de la flotte*

Une personne planifiant et observant l'état réel de navigation d'un certain nombre de bateaux navigant ou exploités sous le même commandement ou par le même propriétaire.»

- i) la définition des opérateurs dans des centres d'atténuation des catastrophes dépendants de services d'urgence est remplacée par le texte suivant:

«*Opérateur dans des centres d'atténuation des catastrophes dépendants de services d'urgence*

La personne qui surveille, contrôle et organise, dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité, les activités de prévention des accidents, des incidents et des catastrophes.»

- 19) l'appendice D est modifié comme suit:

- a) le texte du point D.1 est remplacé par ce qui suit:

«**D.1. Phrases d'entrée**

L'interface numérique série de l' AIS s'appuie sur les phrases IEC 61162 existantes et sur les nouvelles phrases de type IEC 61162. Les phrases d'interface numérique sont décrites en détail dans l'IEC 61162.

Le présent appendice fournit des informations servant à l'élaboration de l' AIS "Intérieur" en vue de l'introduction de données spécifiques à la navigation intérieure dans l'unité AIS "Intérieur" de bord (cf. Modifications du protocole pour l' AIS "Intérieur").»

- b) dans la deuxième phrase du point D.2, le terme «proposée» est remplacé par le terme «utilisée»;

- c) dans la deuxième phrase du point D.3, le terme «proposée» est remplacé par le terme «utilisée»;

- 20) l'appendice E est remplacé par ce qui suit:

«*Appendice E*

TYPES DE BATEAUX ERI

Ce tableau doit être utilisé pour passer de la classification des types de bateaux de l'ONU, utilisée dans le message 10 de l' AIS "Intérieur" à celle de l'OMI, utilisée dans le message 5 de l'OMI.

UTILISATION [V (vessel)/C (convoy)]	M	Subdiv. de code		Nom
N°	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

UTILISATION [V (vessel)/C (convoy)]	M	Subdiv. de code		Nom
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
N°	8	11	0	Tug, freighter
N°	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

UTILISATION [V (vessel)/C (convoy)]	M	Subdiv. de code		Nom
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
N°	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
				Codes supplémentaires pour moyens de transport maritimes
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»