Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►**B**

RICHTLIJN 2011/15/EU VAN DE COMMISSIE

van 23 februari 2011

tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 49 van 24.2.2011, blz. 33)

Gerectificeerd bij:

►**C1** Rectificatie PB L 264 van 8.10.2011, blz. 55 (2011/15/EU)

▼B

RICHTLIJN 2011/15/EU VAN DE COMMISSIE

van 23 februari 2011

tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad ([1]), en met name artikel 27,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Met ingang van 1 juli 2009 is Resolutie MSC.150(77) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ingetrokken en vervangen door IMO-resolutie MSC.286(86). Derhalve moet artikel 12 van Richtlijn 2002/59/EG, waarin wordt verwezen naar de ingetrokken IMO-resolutie, dienovereenkomstig worden geactualiseerd.

(2) De vervoersvoorschriften met betrekking tot automatische identificatiesystemen (AIS) en reisgegevensrecorders (Voyage Data Recorders, VDR) moeten in overeenstemming worden gebracht met de wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS); bovendien moet rekening worden gehouden met de ontwikkeling van vereenvoudigde VDR's, zoals goedgekeurd door de IMO. De draagwijdte van vrijstellingen van uitrustingsvereisten voor kleine passagiersschepen over korte afstanden moet nader gepreciseerd en aan dergelijke reizen aangepast worden.

(3) De bevoegdheden van de lidstaten om tussenbeide te komen na een incident op zee moeten nauwkeuriger worden vastgesteld. Met name moet duidelijk worden bepaald dat ze instructies mogen geven aan de bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen om een ernstige en directe bedreiging voor hun kustlijn of gerelateerde belangen, voor de veiligheid van andere schepen, hun bemanning en passagiers en voor personen aan wal te voorkomen of om het mariene milieu te beschermen.

(4) De in deze richtlijn vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen,

([1]) PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

▼B

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen

Richtlijn 2002/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 12, lid 1, wordt punt b) vervangen door:

„b) voor de in bijlage I bij het MARPOL-Verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.286(86) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;”

2. Bijlage II wordt vervangen door bijlage I bij deze richtlijn.

3. Bijlage IV wordt vervangen door bijlage II bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 12 maanden na de inwerkingtreding aan deze richtlijn te voldoen, onverminderd de omzettingsdatum in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]), voor wat vissersvaartuigen betreft. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mee. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De lidstaten beslissen hoe deze verwijzing geschiedt.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

([1]) PB L 131 van 28.5.2009, blz. 101.

▼B

BIJLAGE I

„BIJLAGE II

Voorschriften voor de boorduitrusting

I. VISSERSVAARTUIGEN

Vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS), zoals bedoeld in artikel 6, overeenkomstig het volgende tijdschema:

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk op 31 mei 2012;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk op 31 mei 2013;

— vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter: uiterlijk op 31 mei 2014;

— pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in artikel 6 bis, voldoen met ingang van 30 november 2010.

II. SCHEPEN OP INTERNATIONALE REIZEN

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 300 brutoton die internationale reizen maken en een haven van een lidstaat aandoen, moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS), overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 3 000 brutoton die internationale reizen maken en een haven van een lidstaat aandoen, moeten zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR), overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, mogen zijn uitgerust met een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR) die beantwoordt aan de technische en prestatienormen welke zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

III. SCHEPEN OP NIET-INTERNATIONALE REIZEN

1. **Automatische identificatiesystemen (AIS)**

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 300 brutoton die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) dat beantwoordt aan de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

2. **Reisgegevensrecordersystemen (VDR)**

a) ►C1 Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en andere schepen van ten minste 3 000 brutoton die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR) welke beantwoordt aan de technische en prestatienormen die zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. ◄

▼B

b) Vrachtschepen van ten minste 3 000 brutoton die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR) of een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR) welke beantwoordt aan de technische en prestatienormen die zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

IV. VRIJSTELLINGEN

1. **Vrijstellingen van de verplichting om AIS aan boord te hebben**

a) De lidstaten mogen passagiersschepen van minder dan 15 meter lang of 300 brutoton die niet-internationale reizen maken, vrijstellen van de toepassing van de in deze bijlage vastgestelde voorschriften inzake AIS.

b) De lidstaten mogen andere dan passagiersschepen van minstens 300 brutoton, maar minder dan 500 brutoton, die enkel varen op de binnenwateren van een lidstaat en buiten de routes die gewoonlijk door met AIS uitgeruste schepen worden gebruikt, vrijstellen van de in deze richtlijn opgenomen uitrustingsvereisten inzake AIS.

2. **Vrijstellingen van de verplichting om een VDR of S-VDR aan boord te hebben**

De lidstaten mogen op de volgende manier vrijstelling verlenen van de verplichting om met een VDR of S-VDR te zijn uitgerust:

a) Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor reizen in andere zeegebieden dan die van klasse A, zoals bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]), kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te zijn uitgerust,

b) Andere schepen dan ro-ro-passagiersschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te worden uitgerust als kan worden aangetoond dat de interfacing tussen een VDR en de bestaande uitrusting van het schip onredelijk en onuitvoerbaar is,

c) Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die internationale of niet-internationale reizen maken, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een S-VDR te worden uitgerust als dergelijke schepen permanent buiten dienst worden gesteld binnen twee jaar na de in hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag gespecificeerde tenuitvoerleggingsdatum.

([1]) PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.”

▼B

BIJLAGE II

„BIJLAGE IV

Maatregelen die de lidstaten kunnen nemen als de maritieme veiligheid en de bescherming van het milieu gevaar lopen

(ingevolge artikel 19, lid 1)

Wanneer naar aanleiding van incidenten of omstandigheden als beschreven in artikel 17, die gevolgen hebben voor een schip, de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat in het kader van het internationale recht oordeelt dat een ernstige en directe bedreiging van zijn kusten of gerelateerde belangen dan wel van de veiligheid van andere schepen en hun bemanningen en passagiers of van personen aan de wal moet worden afgewend, verminderd of weggenomen, dan wel dat het mariene milieu moet worden beschermd, kan die instantie met name:

a) de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis ontheft de kapitein niet van de verantwoordelijkheid om zijn schip veilig te besturen;

b) de kapitein van het schip officieel gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;

c) een evaluatieteam aan boord sturen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en het bevoegde kuststation van een en ander op de hoogte te houden;

d) de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel ervoor zorgen dat het schip wordt geloodst of gesleept.

Indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, kunnen de door de bevoegde instantie van een lidstaat krachtens het bepaalde in a) en d) genomen maatregelen ook worden toegepast op de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.”