

RICHTLINIE 2003/24/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. April 2003

zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ⁽⁴⁾ führt einen einheitlichen Sicherheitsstandard zum Schutz von Leben und Eigentum auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ein, wenn beide Kategorien von Schiffen und Fahrzeugen in der Inlandfahrt eingesetzt sind, und legt Verfahren für Verhandlungen auf internationaler Ebene im Hinblick auf eine Harmonisierung der Vorschriften für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe fest.
- (2) Die Festlegung von Seegebieten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Anwendung der Richtlinie 98/18/EG auf verschiedene Klassen von Fahrgastschiffen. Das in der Richtlinie vorgesehene Verfahren für die Veröffentlichung der Listen der Seegebiete hat sich in der Durchführung als schwierig erwiesen. Daher muss ein praktisches und transparentes Verfahren eingeführt werden, damit die Durchführung der Richtlinie wirksam überwacht werden kann.
- (3) Die Ausnahmeregelung für Griechenland hinsichtlich des Zeitplans für die Anwendung der Sicherheitsanforderungen sollte aufgehoben werden, um das Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe in der gesamten Gemeinschaft zu harmonisieren.
- (4) Die Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ⁽⁵⁾ führt verschärfte Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ein, die in der Auslandfahrt von und nach Häfen der Gemeinschaft eingesetzt werden, und diese strengeren Vorschriften sollten auch für bestimmte Kategorien von Schiffen gelten, die in der Inlandfahrt unter den

gleichen Seegangsbedingungen eingesetzt werden. Werden diese Stabilitätsanforderungen nicht erfüllt, so sollten Ro-Ro-Fahrgastschiffe nach einer bestimmten Anzahl von Betriebsjahren außer Dienst gestellt werden.

- (5) Mit Rücksicht auf die baulichen Veränderungen, denen vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe möglicherweise unterzogen werden müssen, um die besonderen Stabilitätsanforderungen zu erfüllen, sollten diese Anforderungen im Verlauf mehrerer Jahre eingeführt werden, damit der betroffene Teil der Branche ausreichend Zeit erhält, sie zu erfüllen; zu diesem Zweck sollte ein Einführungszeitplan für vorhandene Schiffe festgelegt werden. Dieser Einführungszeitplan sollte nicht die Durchsetzung der besonderen Stabilitätsanforderungen in den Seegebieten gemäß den Anhängen des Übereinkommens von Stockholm vom 28. Februar 1996 beeinträchtigen.
- (6) Änderungen der einschlägigen internationalen Rechtsinstrumente wie etwa der Übereinkommen, Protokolle, Codes und Entschlüsse der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) muss flexibel und schnell Rechnung getragen werden.
- (7) Nach der Richtlinie 98/18/EG findet der mit der Entschlüsselung MSC 36 (63) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 20. Mai 1994 festgelegte Internationale Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen auf alle Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden, Anwendung. Die IMO hat mit der Entschlüsselung MSC 97 (73) des Schiffssicherheitsausschusses der IMO vom 5. Dezember 2000 einen neuen Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, den Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen 2000 (HSC-Code 2000), angenommen, der auf alle am oder nach dem 1. Juli 2002 gebauten Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge Anwendung findet. Es muss gewährleistet werden, dass die Richtlinie 98/18/EG flexibel angepasst werden kann, um solche Entwicklungen auf internationaler Ebene auch auf in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anzuwenden.
- (8) Es müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität ein sicherer Zugang zu Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die auf Inlandfahrten in den Mitgliedstaaten eingesetzt werden, gewährleistet ist.

⁽¹⁾ ABl. C 20 E vom 28.1.2003, S. 51.

⁽²⁾ Stellungnahme vom 11. Dezember 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 7. November 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 17. März 2003.

⁽⁴⁾ ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 324 vom 29.11.2002, S. 53).

⁽⁵⁾ Siehe Seite 22 dieses Amtsblatts.

- (9) Die Richtlinie 98/18/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

befinden, müssen bis zum 1. Oktober 2010 den Artikeln 6, 8 und 9 der Richtlinie 2003/25/EG entsprechen, es sei denn, sie werden zu diesem Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt, zu dem sie das Alter von 30 Jahren erreichen, spätestens jedoch am 1. Oktober 2015 außer Dienst gestellt.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 98/18/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben eingefügt:

- „ea) ‚Ro-Ro-Fahrgastschiff‘ ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert und das über Ro-Ro-Laderäume oder Sonderräume im Sinne der in Anhang I enthaltenen Regel II-2/A/2 verfügt;“
- „ha) ‚Alter‘ das Alter des Fahrzeugs, ausgedrückt in Jahren ab dem Zeitpunkt seiner Lieferung;“
- „w) ‚Personen mit eingeschränkter Mobilität‘ alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Behinderter, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern.“

2. Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „(2) Die Mitgliedstaaten
- a) erstellen eine Liste der ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete unter Abgrenzung der Zonen, in denen die einzelnen Schiffsklassen ganzjährig oder gegebenenfalls zeitlich beschränkt nach den in Absatz 1 genannten Kriterien eingesetzt werden, und bringen diese erforderlichenfalls auf den neuesten Stand;
- b) veröffentlichen die Liste in einer öffentlichen Datenbank auf der Internetseite der zuständigen Seeschiffsverkehrsbehörde;
- c) teilen der Kommission den Standort dieser Informationen mit und unterrichten sie, wenn die Liste geändert wird.“

3. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 6a

Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Außerdienststellung

(1) Alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A, B und C, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, müssen den Artikeln 6, 8 und 9 der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (*) entsprechen.

(2) Alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe der Klassen A und B, deren Kiel vor dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand

Artikel 6b

Sicherheitsanforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass, soweit durchführbar, auf der Grundlage der Leitlinien in Anhang III geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um für Personen mit eingeschränkter Mobilität den sicheren Zugang zu allen Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D sowie zu allen im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu gewährleisten, deren Kiel am oder nach dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden.

(2) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Umsetzung der Leitlinien des Anhangs III mit den Organisationen zusammen, die Personen mit eingeschränkter Mobilität vertreten, und konsultieren diese Organisationen.

(3) Für den Umbau von Fahrgastschiffen der Klassen A, B, C und D und von im öffentlichen Verkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, deren Kiel vor dem 1. Oktober 2004 gelegt wird oder die sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befinden, wenden die Mitgliedstaaten die Leitlinien des Anhangs III an, soweit dies wirtschaftlich vertretbar und durchführbar ist.

Die Mitgliedstaaten erstellen einen nationalen Aktionsplan für die Anwendung der Leitlinien auf solche Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Sie übermitteln der Kommission diesen Plan spätestens am 17. Mai 2005.

(4) Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission spätestens am 17. Mai 2006 über die Umsetzung dieses Artikels in Bezug auf alle Fahrgastschiffe gemäß Absatz 1, Fahrgastschiffe gemäß Absatz 3, die für die Beförderung von mehr als 400 Personen zugelassen sind, sowie auf alle Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

(*) ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22.“

4. Es wird ein Anhang III angefügt, der dieser Richtlinie als Anhang beigelegt ist.

Artikel 2

Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe g) der Richtlinie 98/18/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 2005 aufgehoben.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie ab dem 17. November 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 14. April 2003.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident
P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident
A. GIANNITSIS

ANHANG

„ANHANG III

Leitlinien für Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in Bezug auf Personen mit eingeschränkter Mobilität*(Artikel 6b)*

Bei der Anwendung der Leitlinien dieses Anhangs folgen die Mitgliedstaaten dem IMO-Rundschreiben MSC/735 vom 24. Juni 1996 ‚Empfehlung für die Gestaltung und den Betrieb von Fahrgastschiffen, um den Bedürfnissen älterer und behinderter Personen gerecht zu werden‘.

1. Zugang zum Schiff

Die Schiffe sollten so gebaut und ausgestattet sein, dass eine Person mit eingeschränkter Mobilität ohne fremde Hilfe oder mit Hilfe von Rampen oder Aufzügen problemlos und sicher an und von Bord gehen kann und ihr der Zugang zu den verschiedenen Decks möglich ist. Hinweise auf diesen Zugang sollten an den übrigen Zugängen zum Schiff und an anderen geeigneten Stellen auf dem ganzen Schiff angebracht sein.

2. Hinweisschilder

Hinweisschilder für die Fahrgäste auf einem Schiff sollten für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane, gut zugänglich und lesbar und an zentralen Punkten angebracht sein.

3. Mittel zur Verbreitung von Ankündigungen

Der Betreiber sollte dafür Sorge tragen, dass an Bord des Schiffes die Mittel vorhanden sind, um Ankündigungen etwa zu Verspätungen, Fahrplanänderungen und Dienstleistungen an Bord visuell und akustisch zu verbreiten, so dass sie auch Personen mit unterschiedlichen Formen eingeschränkter Mobilität erreichen.

4. Alarm

Das Alarmsystem und die Alarmschalter müssen so konstruiert sein, dass sie für alle Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Personen mit Lernbehinderungen, zugänglich sind und sie warnen.

5. Zusätzliche Anforderungen zur Gewährleistung der Mobilität innerhalb des Schiffes

Handläufe, Gänge und Zugangswege, Türöffnungen und Türen müssen so ausgelegt sein, dass sie einem Rollstuhlfahrer die Fortbewegung ermöglichen. Aufzüge, Fahrzeugdecks, Salons für die Fahrgäste, Unterkünfte- und Waschräume müssen so konstruiert sein, dass sie für Personen mit eingeschränkter Mobilität in vertretbarer und angemessener Weise zugänglich sind.“
