

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe

(2003/C 20 E/06)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2002) 158 endelig udg. — 2002/0075(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 25. marts 2002)

BEGRUNDELSE

1. Baggrund og målsætning

For at sikre harmonisering af de sikkerhedsbestemmelser, der gælder for passagerfærger, der sejler i EU's farvande foreslog Europa-Kommissionen i 1996 et direktiv med henblik på en harmoniseret anvendelse på indenrigssejlsads af bestemmelser, der svarer til de gældende bestemmelser på internationalt plan. Rådets direktiv 98/18/EF blev derfor vedtaget den 17. marts 1998 og trådte i kraft samme år. Bestemmelserne i bilag I til direktivet omsætter de relevante internationale instrumenter til sikkerhedskrav for skibe i indenrigsfart. Disse krav gælder for alle typer passagerfærger i indenrigsfart under hensyntagen til størrelse, alder og søforhold i det område, hvor de har tilladelse til at sejle.

Selv om dette er et relativt nyt direktiv, mener Europa-Kommissionen, at nogle bestemmelser i direktivet bør forenkles eller ajourføres for at give tilstrækkelig beskyttelse for passagerer på indenrigsrejser i EU's medlemsstater. Nærværende direktiv foreslår derfor at ændre Rådets direktiv 98/18/EF ved at:

- ajourføre direktivet under hensyntagen til udviklinger i internationale konventioner og koder om sikkerhed til søs, navnlig koden for højhastighedsfartøjer af 2000
- at forenkle og forbedre proceduren til definition og offentliggørelse af søområder, idet dette er en procedure, der er af afgørende betydning for at gennemføre dette direktiv, da de sikkerhedskrav, der gælder for et specifikt fartøj, er afhængig af det søområde, hvori det sejler
- at indføre særlige stabilitetskrav for bestemte kategorier ro-ro-passagerskibe, der sejler i indenrigsfart som svarer til kravene i direktivforslaget om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe i international fart og udfasning af ro-ro-passagerskibe, som ikke forbedres, så de opfylder disse stabilitetskrav
- at sikre, at medlemsstaterne forsøger at gøre alle deres passagerskibe, uafhængig af størrelse, alder og det søområde, hvori de sejler, sikre og tilgængelige for bevægelseshæmmede passagerer. Dette er på linje med Kommissionens andre forslag med henblik på at gøre andre transportmåder tilgængelige og sikre for sådanne passagerer
- at fjerne undtagelsen for Grækenland, hvorved direktivet forenkles, da undtagelsen er af uvæsentlig betydning.

2. Berettigelse af de foreslåede foranstaltninger

Formålet med den foreslåede foranstaltning er at ændre det eksisterende rådsdirektiv 98/18/EF. Der er mange grunde hertil. Selv om direktivet er relativt nyt, har man allerede konstateret problemer forbundet med dets gennemførelse. Direktivets væsentligste problem på fællesskabsniveau er, at det er vanskeligt at kontrollere dets gennemførelse, hvilket hovedsageligt skyldes, at den nuværende procedure for offentliggørelse af søområder ikke er praktisk gennemførlig. Dette har virkninger på fællesskabsniveau for alle medlemsstaterne, da man ikke kan kontrollere gennemførelsen af direktiv 98/18/EF uden en korrekt og fungerende ordning for udpegelse og offentliggørelse af søområder.

Det er endvidere berettiget at sikre, at direktivet er tilstrækkeligt fleksibelt til at ajourføre bestemte artikler i takt med udviklingerne på internationalt niveau, navnlig i forbindelse med højhastighedsfartøjers sikkerhed.

Det er også berettiget at indføre mere specifikke stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart med henblik på at forbedre sikkerhed og sikre samme sikkerhedsniveau for international sejlads og indenrigssejlads.

Indførelse af sikkerhedsretningslinjer for bevægelseshæmmede passagerer er på linje med det princip, der blev indført af Amsterdam-traktaten om bekæmpelse af diskrimination på grund af bl.a. handicap og alder.

Endelig bør det bemærkes, at der er blevet indført nogle bestemmelser, der giver medlemsstaterne stor fleksibilitet på linje med nærhedsprincippet, navnlig hvad angår sikkerheds- og tilgængelighedskrav for bevægelseshæmmede passagerer.

3. Forslagets indhold

Forslaget indeholder to artikler, der ændrer de eksisterende artikler i Rådets direktiv 98/18/EF og artikler, der sikrer, at disse ændringer gælder.

4. Særlige bemærkninger

4.1. Definitioner (artikel 1, stk. 1)

Der indføres en ny definition, stk. 2, w) vedrørende »bevægelseshæmmede personer« med henvisning til den foreslåede nye artikel 6a. Der anvendes samme definition som i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 ⁽¹⁾ vedrørende særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end 8 siddepladser ud over førerens plads og som er en ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF. Kommissionen mener, at denne definition, som for nylig har fundet tilslutning hos Rådet og Parlamentet, også er passende for dette direktiv, da det drejer sig om sikkerhed og tilgængelighedskrav for en særlig type offentlig transport for bevægelseshæmmede passagerer. Se også punkt 4.6.

4.2. Procedure for offentliggørelse af havområder (artikel 1, stk. 2)

Kommissionen foreslår en ny, forenklet procedure til fastsættelse, meddelelse og offentliggørelse af en liste over havområder A, B, C og D, som afgør de særlige sikkerhedskrav, der gælder for skibe, der sejler i de enkelte områder. Ændringen skyldes problemer med gennemførelse af direktiv 98/18/EF. Det er af afgørende betydning at ændre denne procedure for at lette medlemsstaternes gennemførelse og for at overvåge gennemførelse på fællesskabsplan.

Kommissionen foreslår endvidere, at meddelelse til Kommissionen af havområder i henhold til proceduren i artikel 9 bør forenkles.

Den foreslåede offentliggørelsesprocedure indfører endvidere større fleksibilitet og gennemsigtighed for operatører på medlemsstats- og fællesskabsplan.

4.3. Ophævelse af undtagelse for græske passagerskibe (artikel 2)

Direktiv 98/18/EF indeholder en undtagelse for passagerskibe i indenrigsfart udelukkende i Grækenland. I betragtning af den begrænsede praktiske betydning af denne undtagelse foreslår Kommissionen at slette den pr. 1.1.2005 med henblik på at forenkle direktivet.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

4.4. Stabilitetskrav og udfasningsalder (artikel 1, stk. 3)

Kommissionens forslag indfører særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i international fart til/fra EU-havne. Dette sikrer et øget sikkerhedsniveau for ro-ro-passagerskibe på ovennævnte ruter senest den 1. oktober 2010.

Da ro-ro-passagerskibe er ude for lignende søforhold i indenrigsfart og på internationale rejser og med henblik på at opnå samme sikkerhedsniveau for skibe i forskellige søområder under samme søforhold, foreslår Kommissionen, at ro-ro-passagerskibe i indenrigsfart også skal overholde de særlige stabilitetskrav. De særlige stabilitetskrav skal gælde for alle nye ro-ro-passagerskibe i klasse A, B og C fra 1. oktober 2004. Det er ikke berettiget at anvende de særlige stabilitetskrav på nye ro-ro-passagerskibe i klasse D på grund af de begrænsede operationelle forhold, der gælder for disse skibe. I betragtning af vanskelighederne ved at forbedre eksisterende fartøjer i klasse A og B foreslår Kommissionen dog som et alternativ at indføre mulighed for at udfase sådanne skibe, når de bliver 30 år, hvis det ikke er muligt at overholde de særlige stabilitetskrav. Den samme mulighed for udfasning gælder for eksisterende ro-ro-passagerskibe i klasse C og D, medmindre de fuldt ud opfylder stabilitetskravene i stk. II-1/B/8 i direktivets bilag I. Det vil sige at disse skibe fuldt ud skal overholde stabilitetskravene SOLAS 90, hvad de i øjeblikket er undtaget fra.

4.5. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000 (artikel 1, stk. 4)

Direktiv 98/18/EF anvender på nuværende tidspunkt i fuldt omfang koden for højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomité's resolution MSC 36 (63) af 20. maj 1994 fuldt ud for alle højhastighedsfartøjer i indenrigsfart. Den 5. december 2000 blev koden for højhastighedsfartøjer af 2000 vedtaget, og denne kode gælder for alle nye fartøjer, hvis køl var lagt, eller som befandt sig på et tilsvarende konstruktionsstadium på eller efter 1. juli 2002. Koden for højhastighedsfartøjer af 2000 erstatter ikke den tidligere kode for fartøjer, der blev bygget før denne dato, men gælder kun for nye fartøjer.

Kommissionen foreslår derfor at ændre artikel 8, punkt a), så koden for højhastighedsfartøjer af 2000 bliver gældende ved direktiv 98/18/EF på samme måde som koden for højhastighedsfartøjer af 1994 ved udvalgsproceduren. Dette er i overensstemmelse med princippet i direktiv 98/18/EF vedrørende bilag I og definitionerne i artikel 2, hvad angår internationale konventioner.

4.6. Sikkerheds- og tilgængelighedskrav for bevægelseshæmmede passagerer (artikel 1, stk. 1, 3, 4 og 5)

Kommissionen foreslår at indføre specifikke sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede mennesker, som kan udgøre op til 30 % af befolkningen, og derfor kan udgøre en stor andel af potentielle passagerer. De foreslåede foranstaltninger gælder både sikkerhed og tilgængelighed for denne gruppe passagerer til passagerskibe. Det er vigtigt, at alle passagerer, både bevægelseshæmmede og ikke-bevægelseshæmmede, garanteres samme sikkerhedsniveau.

Rådets direktiv 1999/35/EF ⁽¹⁾ og 98/41 ⁽²⁾ dækker et ret begrænset område vedrørende sikkerhed og tilgængelighed for bevægelseshæmmede mennesker, da de vedrører specifikke tjenesteydelser og bistand og ikke nødvendigvis generel oplysning om skibet og sikkerhedsordninger.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1).

⁽²⁾ Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35).

Det foreslås, at retningslinjerne i det nye bilag III gælder for alle skibe og fartøjer i indenrigsfart. Da nogle ændringer, der skal foretages af eksisterende skibe, kan være urimeligt kostbare, gælder retningslinjerne for eksisterende skibe og fartøjer i rimeligt og gennemførligt omfang. Medlemsstaterne skal endvidere udarbejde nationale handlingsplaner for, hvorledes den eksisterende flåde af passagerskibe skal forbedres for at opfylde retningslinjerne i bilag III. Disse retningslinjer er på linje med Den Internationale Søfartsorganisations maritime sikkerhedskomités cirkulære 735 (MSC/Circ. 735) af 24. juni 1996 vedrørende henstillinger om design og drift af passagerskibe, så de imødekommer ældre og handicappede personers behov.

Det er i denne forbindelse af afgørende vigtighed, at medlemsstaterne hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer for at sikre, at de truffene foranstaltninger er rimelige og acceptable og udgør en reel løsning på de problemer, der for øjeblikket forekommer på passagerskibe.

Medlemsstaterne anmodes om at meddele deres nationale handlingsplaner for eksisterende skibe og aflægge beretning til Kommissionen om gennemførelse af artiklen for nye skibe, nye og eksisterende højhastighedsfartøjer samt de eksisterende skibe, der har ret til at transportere over 400 passagerer.

Det foreslås endvidere, at bilag II og III ændres ved udvalgsproceduren på grundlag af de erfaringer medlemsstaterne har med gennemførelsen af dette direktiv.

4.7. Ændringer til udvalgets mandat, hvad angår tilpasninger (artikel 1, stk. 4)

Kommissionen foreslår at ændre udvalgets mandat, som skitseret i artikel 8 i direktiv 98/18/EF med henblik på:

- Artikel 8, stk. a), iii) tilføjes for at gøre det muligt at revidere de artikler i direktivet, der vedrører koden for højhastighedsfartøjer som anført i punkt 4.5.
- Artikel 8, stk. c) tilføjes for at give udvalget mandat til at ændre bilag II og III, som anført i punkt 4.6.

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

durer for internationale forhandlinger med sigte på harmonisering af reglerne for passagerskibe i udenrigsfart.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standards for passagerskibe⁽¹⁾ indfører et ensartet sikkerhedsniveau for menneskeliv og ejendom og på nye og eksisterende passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, for begge skibs- og fartøjskategoriers vedkommende i forbindelse med indenrigsfart, og fastsætter proce-

(2) Definitionen af havområder er af afgørende betydning med henblik på at fastlægge anvendelsen af direktiv 98/18/EF for de forskellige skibe. Direktivet indeholder en procedure til offentliggørelse af lister over havområder, der har vist sig vanskelig at gennemføre. Det er derfor nødvendigt at skabe en procedure, der er gennemsigtig, som fungerer, og som derfor gør det muligt at kontrollere gennemførelsen af direktivet effektivt.

(3) Undtagelsen for Grækenland, hvad angår tidsplanen for gennemførelse af sikkerhedskravene, bør udgå for at harmonisere det sikkerhedsniveau, der gælder for passagerskibe i hele Fællesskabet.

(4) Direktiv [...]/EF om særlige stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe indfører strengere stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe i udenrigsfart til og fra EU-havne, og denne forbedrede foranstaltning bør også gælde for fartøjer i indenrigsfart under samme søforhold. Manglende anvendelse af disse stabilitetskrav kan føre til udfasning af ro-ro-passagerskibe efter et bestemt antal driftsår.

⁽¹⁾ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

(5) Det er nødvendigt at tage hensyn til de ændringer, der er foretaget til relevante internationale instrumenter, f.eks. Den Internationale Søfartsorganisations konventioner, protokoller, koder og resolutioner, og dette skal kunne ske på fleksibel og hurtig vis.

(6) Den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomites resolution MSC 36 (63) af 20. maj 1994 gælder ved direktiv 98/18/EF for alle højhastighedsfartøjer i indenrigsfart. IMO har vedtaget en ny kode for højhastighedsfartøjer, den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (højhastighedskoden af 2000), som er indeholdt i IMO's maritime sikkerhedskomites resolution MSC 97 (73) af 5. december 2000, og som gælder for alle højhastighedsfartøjer, der er bygget på eller efter 1. juli 2002. Det er vigtigt at sikre, at direktiv 98/18/EF kan ajourføres på fleksibel måde så sådanne udviklinger på internationalt plan også kan anvendes for højhastighedsfartøjer i indenrigsfart.

(7) Det er vigtigt at drage omsorg for det sikkerhedsniveau og den tilgængelighed, der garanteres bevægelseshæmmede mennesker, når de rejser på passagerskibe og højhastighedsfartøjer i indenrigsfart i medlemsstaterne.

(8) Direktiv 98/18/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 98/18/EF ændres således:

1) Artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»w) »bevægelseshæmmede personer«: alle personer, som har vanskeligt ved at benytte offentlige transportmidler, f.eks. handicappede (herunder personer med nedsatte sensoriske og mentale evner samt kørestolsbrugere), personer med handicap på arme og/eller ben, små personer, personer med tung bagage, ældre, gravide, personer med indkøbstasker på hjul, og personer med børn (herunder børn i promenadevogne).«

2) Artikel 4, stk. 2 udskiftes med:

»2. Hver enkelt medlemsstat:

a) opstiller og ajourfører løbende en liste over havområder inden for sin jurisdiktion med afgrænsning af zoner for helårsejls og eventuel tidsbegrænset sejls med de forskellige skibsklasser på grundlag af kriterierne i stk. 1

b) offentliggør listen i en offentlig database, som er tilgængelig på den kompetente søfartsmyndigheds hjemmeside

c) meddeler Kommissionen, hvor disse oplysninger befinder sig, og når listen ændres.«

3) Artikel 6a og 6b indføres, således:

»Artikel 6a

Stabilitetskrav og udfasning for ro-ro-passagerskibe

1. Alle ro-ro-passagerskibe i klasse A, B og C, på hvilke kølen var lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium på eller efter 1. oktober 2004 skal overholde de særlige stabilitetskrav i direktiv [..]/EF.

2. Alle ro-ro-passagerskibe i klasse A og B, på hvilke kølen er lagt eller som var på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004, skal overholde de særlige stabilitetskrav i direktiv [158/..]/EF pr. 1. oktober 2010, eller udtages af drift på denne dato eller en senere dato, når de bliver 30 år, men under ingen omstændigheder senere end 1. januar 2015.

3. Alle ro-ro-skibe i klasse C og D, på hvilke kølen er lagt eller som er på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004 skal overholde bestemmelserne i stk. II-1/B/8 i bilag I pr. 1. oktober 2010, eller udtages af drift på denne dato eller på en senere dato, når de bliver 30 år, men under ingen omstændigheder senere end 1. januar 2015.«

»Artikel 6b

Sikkerhedskrav for bevægelseshæmmede personer

1. Medlemsstaterne træffer på grundlag af retningslinjerne i bilag III de hensigtsmæssige foranstaltninger til, at der er sikker tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer på alle passagerskibe i klasse A, B, C og D og alle højhastighedspassagerfartøjer, hvorpå kølen er lagt, eller som er på et lignende konstruktionsstadium på eller efter 1. oktober 2004.

2. Medlemsstaterne samarbejder med og hører organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer, om gennemførelsen af retningslinjerne i bilag III.

3. Medlemsstaterne anvender for ombygning af passagerskibe i klasse A, B, C og D og højhastighedsfartøjer, hvis køl er lagt eller som er på et lignende konstruktionsstadium før 1. oktober 2004, retningslinjerne i bilag III i det omfang det er økonomisk rimeligt og gennemførligt.

Medlemsstaterne udarbejder en national handlingsplan om, hvorledes retningslinjerne anvendes for sådanne skibe og fartøjer. De meddeler planen til Kommissionen.

4. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen om gennemførelsen af denne artikel i forbindelse med alle de i stk. 1 anførte passagerskibe, de i stk. 3 anførte passagerskibe, der har certifikat til at transportere over 400 passagerer og alle højhastighedsfartøjer før 1. oktober 2007.«

4) Artikel 8 ændres således:

a) i stk. a) tilføjes følgende litra:

»og

iii) bestemmelserne vedrørende koden for højhastighedsfartøjer og senere ændringer dertil, som anført i artikel 4, stk. 3, artikel 6, stk. 4, artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3.«

b) stk. c) tilføjes således:

»c) Bilag II og III kan ændres for at forbedre de tekniske specifikationer på grundlag af erfaringerne.«

5) Bilag III tilføjes, som anført i bilaget.

Artikel 2

Artikel 6, stk. 3, litra g) i direktiv 98/18/EF udgår med virkning fra 1. januar 2005.

Artikel 3

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG

»BILAG III

RETNINGSLINJER FOR SIKKERHEDSKRAV FOR PASSAGERSKIBE OG HØJHASTIGHEDSFARTØJER MED HENBLIK PÅ BEVÆGELSESHÆMMEDE PERSONER

(som anført i artikel 6b)

1. Skibes tilgængelighed

Skibet skal være bygget og udstyret på en sådan måde, at en bevægelseshæmmet person let og sikkert kan indskibe sig eller udskibe sig enten uden hjælp eller ved hjælp af ramper, løfteplatforme eller elevatorer. Der opsættes skiltning med henvisning til sådan indgang ved skibets andre indgange og andre hensigtsmæssige steder på hele skibet.

2. Skilte

Skilte beregnet til at vejlede passagererne på skibet skal være tilgængelige og nemme at læse for bevægelseshæmmede personer og skal være opsat på centrale steder.

3. Midler til at kommunikere meddelelser

Der skal være midler om bord til visuelt og verbalt at kommunikere meddelelser om f.eks. forsinkelser, sejlplansændringer og tjenesteydelser om bord til bevægelseshæmmede personer med forskellige former for nedsat mobilitet.

4. Alarm

Alarmknapper og tilkaldelsesknapper til være til rådighed og skal være tilgængelige for bevægelseshæmmede passagerer.

5. Yderligere krav, der sikrer mobilitet på skibet

Gelændere, korridorer og gange, døråbninger og døre skal være tilgængelige for en person i kørestol. Elevatorer, bildæk, passagersaloner, faciliteter og toiletter skal være udformet på en sådan måde, at de er tilgængelige på rimelig måde og i rimeligt omfang forefindes for bevægelseshæmmede personer.»
