RICHTLINIE 2003/75/EG DER KOMMISSION

vom 29. Juli 2003

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ([1]), insbesondere auf Artikel 8 Buchstabe b),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in ihrer durch die Richtlinie 2002/25/EG geänderten Fassung gilt nach Maßgabe des Anhangs I für neue und vorhandene Schiffe, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind.

(2) Nach den Vorschriften in Kapitel III Absatz 5-1 des Anhangs I der Richtlinie 98/18/EG müssen Rettungsflöße, schnelle Bereitschaftsboote, Bergungsmittel und Rettungswesten auf vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffen den geänderten Anforderungen spätestens ab dem Zeitpunkt der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Juli 2000 entsprechen.

(3) Die Richtlinie 2002/25/EG der Kommission vom 5. März 2002 zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ([2]) verlangt weitere Änderungen dieser Ausrüstung ab dem 1. Januar 2003.

(4) Die entsprechenden SOLAS-Vorschriften sehen vor, dass Änderungen bei vorhandenen Schiffen vorgenommen werden können, wenn größere Reparaturen oder Umbauten durchgeführt oder Rettungsmittel ersetzt werden.

(5) Die Richtlinie 98/18/EG sollte daher geändert werden, um eine vertretbare Frist für die Anwendung dieser neuen Vorschriften auf vorhandene Ro-Ro-Fahrgastschiffe festzulegen.

(6) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Rates ([3]) eingesetzten Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Kapitel III Absatz 5-1 des Anhangs I der Richtlinie 98/18/EG wird ersetzt durch den Anhang der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens sechs Monate nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 29. Juli 2003

Für die Kommission
Loyola DE PALACIO
Vizepräsidentin

([1]) ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1.
([2]) ABl. L 98 vom 15.4.2002, S. 1.
([3]) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

ANHANG

5-1 Vorschriften für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (26)

RO-RO-SCHIFFE DER KLASSEN B, C UND D, DIE VOR DEM 1. JANUAR 2003 GEBAUT WURDEN:

.1 Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Januar 2003 gebaut wurden, müssen den Anforderungen der Absätze .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 und .9 spätestens ab dem Zeitpunkt der ersten regelmäßigen Besichtigung nach dem 1. Januar 2006 entsprechen.

Vor diesem Zeitpunkt gelten für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die vor dem 1. Januar 2003 gebaut wurden, die Absätze .2, .3, .4 und .5.

Werden bei solchen Schiffen Rettungsmittel oder –verfahren ersetzt oder Reparaturen, Umbauten oder Änderungen größerer Art vorgenommen, im Zuge derer die vorhandenen Rettungsmittel dieser Schiffe ersetzt oder neue Rettungsmittel hinzugefügt werden, so müssen diese Rettungsmittel ungeachtet des Vorstehenden die einschlägigen Anforderungen der Absätze .6, .7, .8 und .9 erfüllen.

.2 *Rettungsflöße*

.1 Rettungsflöße von Ro-Ro-Fahrgastschiffen werden in Verbindung mit der SOLAS-Regel III/48.5 in ihrer am 17. März 1998 geltenden Fassung entsprechenden Schiffsevakuierungssystemen oder mit der SOLAS-Regel III/48.6 in ihrer am 17. März 1998 geltenden Fassung entsprechenden, auf beiden Seiten des Schiffes gleichmäßig verteilten Aussetzvorrichtungen verwendet.

Die Kommunikation zwischen der Einbootungsstation und der Plattform muss gewährleistet sein.

.2 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mit einer den Anforderungen der SOLAS-Regel III/23 in ihrer am 17. März 1998 geltenden Fassung entsprechenden Vorrichtung zum freien Aufschwimmen aufgestellt sein.

.3 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mit einer Einstiegrampe ausgestattet sein, die je nachdem den Anforderungen der SOLAS-Regel III/39.4.1 oder der SOLAS-Regel III/40.4.1 in ihrer jeweils am 17. März 1998 geltenden Fassung entspricht.

.4 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss entweder ein automatisch selbstaufrichtendes oder ein beidseitig verwendbares Rettungsfloß mit Schutzdach sein, das im Seegang stabil ist und unabhängig davon, auf welcher Seite es schwimmt, sicher operieren kann. Beidseitig verwendbare Rettungsflöße ohne Schutzdach können zugelassen werden, wenn die Verwaltung des Flaggenstaates dies angesichts der geschützten Bedingungen der Reise und der günstigen Witterungsbedingungen in dem Fahrtgebiet während der Einsatzzeit für angemessen erachtet und diese Rettungsflöße den Anforderungen des Anhangs 10 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge voll entsprechen.

Als Alternative muss das Schiff zusätzlich zu seiner normalen Zahl von Rettungsflößen automatisch selbstaufrichtende Rettungsflöße oder beidseitig verwendbare Rettungsflöße mit Schutzdach mit einem Gesamtfassungsvermögen für mindestens 50 % der nicht in Rettungsbooten untergebrachten Personen mitführen. Diese zusätzliche Rettungsfloßkapazität ist anhand der Differenz zwischen der Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen und der Zahl der in Rettungsbooten untergebrachten Personen zu ermitteln. Jedes dieser Rettungsflöße muss von der Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen der IMO (MSC/Circ. 809) zugelassen sein.

.3 *Schnelle Bereitschaftsboote*

.1 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mindestens eines der Bereitschaftsboote ein von der Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der von der IMO mit MSC-Rundschreiben 809 angenommenen Empfehlungen zugelassenes schnelles Bereitschaftsboot sein.

.2 Jedes schnelle Bereitschaftsboot muss mit einer von der Verwaltung des Flaggenstaates zugelassenen geeigneten Aussetzvorrichtung bedient werden. Bei der Zulassung solcher Vorrichtungen hat die Verwaltung des Flaggenstaates zu berücksichtigen, dass das schnelle Bereitschaftsboot auch bei schwerem Wetter ausgesetzt und eingeholt werden soll, und den Empfehlungen der IMO Rechnung zu tragen.

.3 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder jedes schnellen Bereitschaftsbootes müssen ausgebildet werden und regelmäßig an Übungen teilnehmen, wobei Abschnitt A-VI/2 der Tabelle A-VI/2.2 des Internationalen Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) mit den Mindestanforderungen an die Kompetenz der Besatzung von schnellen Bereitschaftsbooten und die von der IMO mit der Entschließung A.771 (18) in der jeweils geänderten Fassung angenommenen Empfehlungen zu berücksichtigen sind. In die Ausbildung und Übungen müssen alle Rettungsaspekte wie Handhabung, Manövrieren, Bedienen dieser Fahrzeuge unter verschiedenen Bedingungen sowie Wiederaufrichten nach dem Kentern einbezogen werden.

.4 Falls die Einrichtung oder Größe eines vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffes ein Aufstellen des in Absatz .3.1 vorgeschriebenen schnellen Bereitschaftsbootes nicht erlaubt, kann das schnelle Bereitschaftsboot an Stelle eines vorhandenen Rettungsbootes, das als Bereitschaftsboot oder als Boot für den Notfall anerkannt ist, aufgestellt werden, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

.1 Das aufgestellte schnelle Bereitschaftsboot wird in Verbindung mit einer den Bestimmungen des Absatzes .3.2 entsprechenden Aussetzvorrichtung verwendet.

.2 Das durch den oben erwähnten Ersatz verlorene Fassungsvermögen des Überlebensfahrzeugs wird ausgeglichen durch die Aufstellung von Rettungsflößen, die mindestens die gleiche Zahl von Personen aufnehmen können wie das ersetzte Rettungsboot.

.3 Diese Rettungsflöße werden in Verbindung mit den vorhandenen Aussetzvorrichtungen oder Schiffsevakuierungssystemen verwendet.

.4 *Bergungsmittel*

.1 Jedes Ro-Ro-Fahrgastschiff muss mit leistungsfähigen Mitteln zur raschen Bergung Überlebender aus dem Wasser und deren Übergabe von der Bergungseinrichtung oder dem Überlebensfahrzeug auf das Schiff ausgestattet sein.

.2 Die Mittel zur Übergabe von Überlebenden auf das Schiff können Teil eines Schiffsevakuierungssystems oder eines Bergungssystems sein.

Diese Mittel müssen vom Flaggenstaat unter Berücksichtigung der Empfehlungen der IMO (MSC/Circ. 810) zugelassen sein.

.3 Soll die Rutsche eines Schiffsevakuierungssystems zur Übergabe von Überlebenden auf das Schiffsdeck dienen, muss die Rutsche mit Handläufen oder Leitern versehen seien, um das Hinaufklettern auf der Rutsche zu erleichtern.

.5 *Rettungswesten*

.1 Unbeschadet der Anforderungen der SOLAS-Regeln III/7.2 und III/22.2 muss eine ausreichende Zahl von Rettungswesten in der Nähe der Sammelplätze verstaut sein, damit Fahrgäste nicht in ihre Kabinen zurückkehren müssen, um ihre Rettungswesten zu holen.

.2 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss jede Rettungsweste mit einer der SOLAS-Regel III/32.2 in ihrer am 17. März 1998 geltenden Fassung entsprechenden Leuchte ausgestattet sein.

RO-RO-SCHIFFE DER KLASSEN B, C UND D, DIE NACH DEM 1. JANUAR 2003 GEBAUT WURDEN:

.6 *Rettungsflöße*

.1 Rettungsflösse von Ro-Ro-Fahrgastschiffen werden in Verbindung mit Absatz 6.2 des LSA-Codes entsprechenden Schiffsevakuierungssystemen oder mit Absatz 6.1.5 des LSA-Codes entsprechenden auf beiden Seiten des Schiffes gleichmäßig verteilten Aussetzvorrichtungen verwendet.

Die Kommunikation zwischen der Einbootungsstation und der Plattform muss gewährleistet sein.

.2 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mit einer den Anforderungen der SOLAS-Regel III/13.4 entsprechenden Vorrichtung zum freien Aufschwimmen aufgestellt sein.

.3 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mit einer Einstiegrampe ausgestattet sein, die je nachdem den Anforderungen des Absatzes 4.2.4.1 beziehungsweise des Absatzes 4.3.4.1 des LSA-Codes entspricht.

.4 Jedes Rettungsfloß auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss entweder ein automatisch selbstaufrichtendes oder ein beidseitig verwendbares Rettungsfloß mit Schutzdach sein, das im Seegang stabil ist und unabhängig davon, auf welcher Seite es schwimmt, sicher operieren kann. Beidseitig verwendbare Rettungsflöße ohne Schutzdach können zugelassen werden, wenn die Verwaltung des Flaggenstaates dies angesichts der geschützten Bedingungen der Reise und der günstigen Witterungsbedingungen in dem Fahrtgebiet während der Einsatzzeit für angemessen erachtet und diese Rettungsflöße den Anforderungen des Anhangs 10 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge voll entsprechen.

Als Alternative muss das Schiff zusätzlich zu seiner normalen Zahl von Rettungsflößen automatisch selbstaufrichtende Rettungsflöße oder beidseitig verwendbare Rettungsflöße mit Schutzdach mit einem Gesamtfassungsvermögen für mindestens 50 % der nicht in Rettungsbooten untergebrachten Personen mitführen. Diese zusätzliche Rettungsfloßkapazität ist anhand der Differenz zwischen der Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen und der Zahl der in Rettungsbooten untergebrachten Personen zu ermitteln. Jedes dieser Rettungsflöße muss von der Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen der IMO (MSC/Circ.809) zugelassen sein.

.7 *Schnelle Bereitschaftsboote*

.1 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss mindestens eines der Bereitschaftsboote ein von der Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der von der IMO mit MSC-Rundschreiben 809 angenommenen Empfehlungen zugelassenes schnelles Bereitschaftsboot sein.

.2 Jedes schnelle Bereitschaftsboot muss mit einer von der Verwaltung des Flaggenstaates zugelassenen geeigneten Aussetzvorrichtung bedient werden. Bei der Zulassung solcher Vorrichtungen hat die Verwaltung des Flaggenstaates zu berücksichtigen, dass das schnelle Bereitschaftsboot auch bei schwerem Wetter ausgesetzt und eingeholt werden soll, und den Empfehlungen der IMO Rechnung zu tragen.

.3 Mindestens zwei Besatzungsmitglieder jedes schnellen Bereitschaftsbootes müssen ausgebildet werden und regelmäßig an Übungen teilnehmen, wobei Abschnitt A-VI/2 der Tabelle A-VI/2.2 des Internationalen Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) mit den Mindestanforderungen an die Kompetenz der Besatzung von schnellen Bereitschaftsbooten und die von der IMO mit der Entschließung A.771 (18) in der jeweils geänderten Fassung angenommenen Empfehlungen zu berücksichtigen sind. In die Ausbildung und Übungen müssen alle Rettungsaspekte wie Handhabung, Manövrieren, Bedienen dieser Fahrzeuge unter verschiedenen Bedingungen sowie Wiederaufrichten nach dem Kentern einbezogen werden.

.4 Falls die Einrichtung oder Größe eines vorhandenen Ro-Ro-Fahrgastschiffes ein Aufstellen des in Absatz .3.1 vorgeschriebenen schnellen Bereitschaftsbootes nicht erlaubt, kann das schnelle Bereitschaftsboot anstelle eines vorhandenen Rettungsbootes, das als Bereitschaftsboot oder als Boot für den Notfall anerkannt ist, aufgestellt werden, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

.1 Das aufgestellte schnelle Bereitschaftsboot wird in Verbindung mit einer den Bestimmungen des Absatzes .3.2 entsprechenden Aussetzvorrichtung verwendet;

.2 das durch den oben erwähnten Ersatz verlorene Fassungsvermögen des Überlebensfahrzeugs wird ausgeglichen durch die Aufstellung von Rettungsflößen, die mindestens die gleiche Zahl von Personen aufnehmen können wie das ersetzte Rettungsboot, und

.3 diese Rettungsflöße werden in Verbindung mit den vorhandenen Aussetzvorrichtungen oder Schiffsevakuierungssystemen verwendet.

.8 *Bergungsmittel*

.1 Jedes Ro-Ro-Fahrgastschiff muss mit leistungsfähigen Mitteln zur raschen Bergung Überlebender aus dem Wasser und deren Übergabe von der Bergungseinrichtung oder dem Überlebensfahrzeug auf das Schiff ausgestattet sein.

.2 Die Mittel zur Übergabe von Überlebenden auf das Schiff können Teil eines Schiffsevakuierungssystems oder eines Bergungssystems sein.

Diese Mittel müssen vom Flaggenstaat unter Berücksichtigung der Empfehlungen der IMO (MSC/Circ. 810) zugelassen sein.

.3 Soll die Rutsche eines Schiffsevakuierungssystems zur Übergabe von Überlebenden auf das Schiffsdeck dienen, muss die Rutsche mit Handläufen oder Leitern versehen seien, um das Hinaufklettern auf der Rutsche zu erleichtern.

.9 *Rettungswesten*

.1 Unbeschadet der Anforderungen der SOLAS-Regeln III/7.2 und III/22.2 muss eine ausreichende Zahl von Rettungswesten in der Nähe der Sammelplätze verstaut sein, damit Fahrgäste nicht in ihre Kabinen zurückkehren müssen, um ihre Rettungswesten zu holen.

.2 Auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen muss jede Rettungsweste mit einer dem Absatz 2.2.3 des LSA-Code entsprechenden Leuchte ausgestattet sein.