

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen**

(2003/C 20 E/06)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2002) 158 def. — 2002/0075(COD)

(Door de Commissie ingediend op 25 maart 2002)

**TOELICHTING**

**1. Achtergrond en doelstellingen**

Met als doel harmonisatie van veiligheidsvoorschriften voor binnen de EU gebruikte passagiersferries stelde de Europese Commissie in 1996 een richtlijn voor die voorzag in geharmoniseerde toepassing op de binnenlandse scheepvaart van met de internationaal geldende regels gelijkstaande voorschriften. Op 17 maart 1998 is de richtlijn 98/18/EG van de Raad aangenomen en nog datzelfde jaar in werking getreden. De voorschriften van bijlage I bij de richtlijn zijn een omzetting van de relevante internationale regels in veiligheidsvoorschriften voor vaartuigen die voor binnenlandse diensten worden gebruikt. De voorschriften gelden voor alle soorten binnenlandse passagiersferries, en houden rekening met grootte en ouderdom en met de kenmerken van het zeegebied waarvoor hun exploitatievergunning geldt.

Ofschoon de richtlijn nog niet zo lang geleden is aangenomen, moeten volgens de Europese Commissie enkele bepalingen daarvan worden vereenvoudigd of aangepast, om de passagiers op binnenlandse reizen in de lidstaten van de EU voldoende bescherming te bieden. Daarom wordt in de onderhavige richtlijn voorgesteld Richtlijn 98/18/EG van de Raad als volgt te wijzigen:

- Bij wijziging van verdragen en codes op het gebied van maritieme veiligheid, met name de 2000 High Speed Craft Code, wordt de richtlijn daaraan aangepast.
- De procedure voor de omschrijving en publicatie van zeegebieden wordt vereenvoudigd en verbeterd. De procedure is van cruciaal belang voor de uitvoering van deze richtlijn, aangezien het van het zeegebied waarin een schip vaart afhangt welke veiligheidsvoorschriften van toepassing zijn,
- Voor bepaalde categorieën voor binnenlandse diensten gebruikte ro-ro-passagiersschepen worden specifieke stabiliteitseisen ingevoerd die gelijkwaardig zijn aan de specifieke stabiliteitseisen in het richtlijnvoorstel inzake specifieke stabiliteitseisen voor schepen die voor internationale reizen gebruikt worden, en ro-ro-passagiersschepen die niet worden verbeterd om aan deze stabiliteitseisen te voldoen worden opgelegd.
- Geëist wordt dat de lidstaten ernaar streven al hun passagiersschepen, ongeacht grootte, ouderdom en het zeegebied waarin ze varen, veilig en toegankelijk te maken voor passagiers met een mobiliteitshandicap. Dit sluit aan bij andere voorstellen van de Commissie die andere middelen van transport toegankelijk en veilig moeten maken voor deze passagiers.
- De vrijstelling van Griekenland wordt opgeheven. Gezien het marginaal effect van de vrijstelling betekent dit een vereenvoudiging van de richtlijn.

**2. Motivering van de voorgestelde maatregelen**

Doelstelling van de voorgestelde maatregel is wijziging van de bestaande Richtlijn 98/18/EG van de Raad. Hier zijn vele redenen voor. Hoewel de bewuste richtlijn nog niet zolang geleden is aangenomen, hebben zich reeds bepaalde moeilijkheden bij de uitvoering voorgedaan. Het voornaamste probleem bij de uitvoering van de richtlijn op communautair niveau is dat die uitvoering moeilijk kan worden gecontroleerd, aangezien de huidige procedure voor de publicatie van zeegebieden niet bruikbaar is. Dit heeft gevolgen zowel op communautair niveau als voor alle lidstaten, omdat controle op de uitvoering van Richtlijn 98/18/EG niet mogelijk is zonder een behoorlijke en werkbare regeling voor het aanwijzen en publiceren van zeegebieden.

Bovendien dient de richtlijn flexibel te worden gemaakt om bepaalde artikelen aan de internationale ontwikkelingen aan te kunnen passen, met name wat betreft de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen.

Voorts dienen er meer specifieke stabiliteitseisen voor op binnenlandse reizen gebruikte ro-ro-passagiersschepen te komen om de veiligheid te verhogen en ervoor te zorgen dat op binnenlandse reizen het veiligheidsniveau even hoog is als op internationale reizen.

Invoering van veiligheidsrichtsnoeren voor passagiers met een mobiliteitshandicap past bij het door het Verdrag van Amsterdam geïntroduceerde beginsel inzake de bestrijding van discriminatie op grond van invaliditeit en leeftijd.

Tenslotte dient erop te worden gewezen dat er enkele bepalingen zijn ingevoerd die de lidstaten overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel veel speelruimte geven, met name wat betreft de voorschriften inzake veiligheid en toegankelijkheid voor passagiers met een mobiliteitshandicap.

### 3. Inhoud van het voorstel

Het voorstel bevat twee artikelen die bestaande artikelen van Richtlijn 98/18/EG van de Raad wijzigen, alsmede artikelen om deze wijzigingen toepasbaar te maken.

### 4. Artikelsgewijs commentaar

#### 4.1. Definities (artikel 1, lid 1)

Er wordt een nieuwe definitie in artikel 2 sub w), ingevoerd voor „personen met een mobiliteitshandicap”, met betrekking tot het voorgestelde nieuwe artikel 6 ter. De gebruikte definitie is die van Richtlijn 2001/85/EG van 20 november 2002<sup>(1)</sup>, van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot „speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend” en houdende wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 97/27/EG. De Commissie heeft deze definitie, die onlangs door Parlement en Raad is overeengekomen, geschikt geacht voor deze richtlijn, aangezien zij betrekking heeft op veiligheids- en toegankelijkheidseisen voor een bepaalde vorm van openbaar vervoer voor passagiers met een mobiliteitshandicap. Zie ook punt 4.6.

#### 4.2. Procedure voor de publicatie van zeegebieden (artikel 1, lid 2)

De Commissie stelt een nieuwe vereenvoudigde procedure voor de vaststelling, kennisgeving en publicatie van de lijst van zeegebieden A, B, C en D voor, waarvan afhangt welke specifieke veiligheidseisen gelden voor in die gebieden varende schepen. De verandering is het gevolg van de problemen die men heeft ondervonden bij de toepassing van Richtlijn 98/18/EG. Het is van cruciaal belang dat deze procedure wordt gewijzigd, zowel om de uitvoering van de richtlijn door de lidstaten te vergemakkelijken als om op communautair niveau hierop toezicht te kunnen uitoefenen.

De Commissie stelt voorts voor om de kennisgeving van zeegebieden aan de Commissie volgens de procedure van artikel 9 te vereenvoudigen. De voor de publicatie voorgestelde procedure biedt op lidstaats- en communautair niveau meer flexibiliteit en helderheid naar de ondernemers toe.

#### 4.3. Beëindiging van de vrijstelling voor Griekse passagiersschepen (artikel 2)

Richtlijn 98/18/EG bevat een vrijstelling voor passagiersschepen in Griekenland die alleen binnenlandse diensten onderhouden. Aangezien het effect van de vrijstelling in de praktijk beperkt is, stelt de Commissie voor om, ter vereenvoudiging van de richtlijn, deze vrijstelling met ingang van 1 januari 2005 uit de richtlijn te schrappen.

<sup>(1)</sup> PB L 42 van 13.2.2002, blz. 1.

#### 4.4. *Stabiliteitseisen en opleggingsleeftijd (artikel 1, lid 3)*

Het voorstel van de Commissie voorziet in de invoering van specifieke stabiliteitseisen voor ro-ro-passagiersschepen die worden gebruikt voor internationale reizen naar/vanuit EU-havens. Hierdoor zal uiterlijk op 1 oktober 2010 een verhoogd veiligheidsniveau van op bovengenoemde routes varende ro-ro-passagiersschepen worden verzekerd.

Aangezien ro-ro-passagiersschepen op binnenlandse en internationale reizen met soortgelijke zee-toestanden te maken hebben, stelt de Commissie, ter verkrijging van een gelijk veiligheidsniveau op schepen die in verschillende zeegebieden met dezelfde zee-toestand varen, voor om deze specifieke stabiliteitseisen ook te laten gelden voor ro-ro-passagiersschepen op binnenlandse reizen. De specifieke stabiliteitseisen zullen per 1 oktober 2004 gelden voor alle nieuwe ro-ro-passagiersschepen van de klassen A, B en C. Het is niet gerechtvaardigd de specifieke stabiliteitseisen te laten gelden voor nieuwe ro-ro-passagiersschepen van de klasse D, vanwege de voor deze schepen geldende vaarbependingen. Met het oog op de moeilijkheden waarvoor men bij de aanpassing van bestaande schepen van de klassen A en B kan komen te staan, stelt de Commissie voor om bij wijze van alternatief de mogelijkheid in te voeren om schepen die 30 jaar oud zijn geworden en die niet aan de specifieke stabiliteitseisen kunnen voldoen uit de vaart te nemen. Die mogelijkheid zal ook gelden voor ro-ro-passagiersschepen van de klassen C en D, tenzij deze volledig voldoen aan de eisen van paragraaf II-1/B/8 van Bijlage I van de richtlijn. Dit betekent dat deze schepen volledig moeten voldoen aan de stabiliteitseisen van SOLAS 90, een verplichting waarvan ze nu zijn vrijgesteld.

#### 4.5. *De High Speed Craft Code 2000 (artikel 1, lid 5)*

Richtlijn 98/18/EG voorziet momenteel in de volledige toepassing van de High Speed Craft Code (HSC Code), als opgenomen in Resolutie MSC 36 (63) van 20 mei 1994 van het Comité Maritieme Veiligheid van de IMO, op alle hogesnelheidsvaartuigen die voor binnenlandse diensten gebruikt worden. De HSC-Code 2000 is aangenomen op 5 december 2000, en zal gelden voor alle nieuwe schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 2002. De HSC-Code 2000 geldt alleen voor nieuwe schepen, en komt niet in de plaats van de vorige code, die geldt voor schepen die vóór genoemde datum gebouwd zijn.

Daarom stelt de Commissie voor om artikel 8, onder a) zo te wijzigen dat HSC-Code 2000 middels Richtlijn 98/18/EG op dezelfde manier als HSC-Code 1994, door middel van de comitéprocedure, toepasselijk gemaakt kan worden. Dit is volledig in overeenstemming met het in Richtlijn 98/18/EG opgenomen beginsel met betrekking tot bijlage I en de definities van artikel 2 in verband met internationale verdragen.

#### 4.6. *Invoering van veiligheids- en toegankelijkheidseisen ten behoeve van passagiers met een mobiliteitshandicap (artikel 1, leden 1, 3, 4 en 5)*

De Commissie stelt voor specifieke veiligheidseisen in te voeren ten behoeve van personen met een mobiliteitshandicap, die tot 30 % van de bevolking kunnen uitmaken, een hoog percentage van de potentiële passagiers dus. De voorgestelde maatregelen hebben zowel betrekking op de veiligheid als op de toegankelijkheid van passagiersschepen voor deze groep passagiers. Het is van cruciaal belang dat voor alle passagiers, met en zonder mobiliteitshandicap, hetzelfde veiligheidsniveau gegarandeerd wordt.

Het toepassingsgebied van de Richtlijnen 1999/35/EG <sup>(1)</sup> en 98/41/EG <sup>(2)</sup> is wat betreft veiligheid en toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitshandicap tamelijk beperkt, aangezien deze richtlijnen alleen betrekking hebben op specifieke dienst- en hulpverlening en niet noodzakelijkerwijs algemene informatie bevatten over het schip en de veiligheidsvoorzieningen.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende het stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

Het hier voorgestelde mechanisme houdt in dat de richtsnoeren worden opgenomen in een nieuwe bijlage III, die zal gelden voor alle binnenlandse diensten onderhoudende schepen en vaartuigen. Omdat sommige aanpassingen van bestaande schepen onredelijk hoge kosten met zich mee kunnen brengen, zijn de richtsnoeren op bestaande schepen en vaartuigen van toepassing voor zover dit redelijk en uitvoerbaar is. De lidstaten zullen voorts nationale actieplannen opstellen waarin moet worden aangegeven hoe de bestaande vloot passagiersschepen met het oog op de richtsnoeren van bijlage III moet worden aangepast. Deze richtsnoeren zijn in overeenstemming met Circulaire 735 (MSC/Circ. 735) van het Comité Maritieme Veiligheid van de Internationale Maritieme Organisatie van 24 juni 1996, die is getiteld: „Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs”.

Hierbij is het van essentieel belang dat de lidstaten overleg plegen met organisaties die personen met een mobiliteitshandicap vertegenwoordigen, om ervoor te zorgen dat de genomen maatregelen redelijk en aanvaardbaar zijn en ook werkelijk een oplossing bieden voor de huidige problemen aan boord van passagiersschepen.

De lidstaten worden verzocht om hun nationale actieplannen inzake bestaande schepen mede te delen en de Commissie verslag uit te brengen over de uitvoering van het artikel ten aanzien van nieuwe schepen, nieuwe en bestaande hogesnelheidsvaartuigen en bestaande schepen die meer dan 400 passagiers mogen vervoeren.

Verder wordt voorgesteld om de bijlagen II en III volgens de comitéprocedure te wijzigen, onder meer in het licht van de ervaring die door de lidstaten is opgedaan bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

#### 4.7. *Wijzigingen in het mandaat van het Comité voor aanpassingen (artikel 1, lid 4)*

De Commissie stelt voor het mandaat van het comité als omschreven in artikel 8 van Richtlijn 98/18/EG te wijzigen om de volgende redenen:

- artikel 8 a) iii) wordt toegevoegd om herziening van de artikelen van de richtlijn met betrekking tot de HSC-Code, zoals uiteengezet in punt 4.5, mogelijk te maken,
- artikel 8 c) wordt toegevoegd om het comité te machtigen tot wijziging van de bijlagen II en III zoals uiteengezet in punt 4.6.

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen<sup>(1)</sup> voert een uniform niveau van veiligheid van mensenlevens en eigendommen in op nieuwe en bestaande passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, wanneer beide categorieën schepen en vaartuigen worden gebruikt voor binnenlandse reizen, en stelt procedures vast voor onderhandelingen op internationaal niveau met het oog op de harmonisatie van de regels voor passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt.

(2) De definitie van zeegebieden is van cruciaal belang bij de bepaling van de toepasselijkheid van Richtlijn 98/18/EG op de verschillende klassen passagiersschepen. De richtlijn bevat een procedure voor de publicatie van lijsten van zeegebieden die moeilijk uitvoerbaar is gebleken. Er moet dus een functionele en heldere procedure worden vastgesteld, die een doeltreffend toezicht op de uitvoering van de richtlijn mogelijk maakt.

(3) Ter harmonisatie van het veiligheidsniveau dat voor passagiersschepen in de gehele Gemeenschap moet gelden dient de vrijstelling die aan Griekenland is verleend met betrekking tot het tijdschema voor de toepassing van de veiligheidseisen te worden geschrapt.

(4) Richtlijn [...]/EG inzake specifieke stabiliteitseisen voor ro-ro-passagiersschepen voert strengere stabiliteitseisen in voor ro-ro-passagiersschepen die worden gebruikt voor internationale diensten naar en vanuit havens in de Gemeenschap. Deze verscherpte maatregel moet ook gelden voor de schepen die onder dezelfde zeecondities binnenlandse diensten verzorgen. Wanneer niet aan deze stabiliteitseisen wordt voldaan, moet dit een reden zijn om ro-ro-passagiersschepen na een bepaald aantal dienstjaren uit de vaart te nemen.

<sup>(1)</sup> PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

- (5) Het is noodzakelijk op flexibele en snelle wijze rekening te houden met de wijzigingen in relevante internationale instrumenten, zoals de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).
- (6) Krachtens Richtlijn 98/18/EG geldt de International Code for Safety of High Speed Craft, vervat in Resolutie MSC 36 (63) van 20 mei 1994 van het Comité Maritieme Veiligheid van de IMO, voor alle hogesnelheidsvaartuigen die voor binnenlandse diensten gebruikt worden. De IMO heeft nieuwe voorschriften voor hogesnelheidsvaartuigen aangenomen, de „International Code for Safety for High Speed Craft, 2000 (de 2000 HSC Code)”, die is vervat in Resolutie MSC 97 (73) van het Comité Maritieme Veiligheid van de IMO van 5 december 2000, en geldt voor alle hogesnelheidsvaartuigen die op of na 1 juli 2002 gebouwd zijn. Er moet gezorgd worden voor de mogelijkheid van flexibele aanpassing van Richtlijn 98/18/EG, zodat genoemde ontwikkelingen op internationaal niveau ook op voor binnenlandse diensten gebruikte hogesnelheidsvaartuigen kunnen worden toegepast.

- (7) Er dient aandacht te worden besteed aan de veiligheid en toegankelijkheid die voor personen met een mobiliteitshandicap op passagiersschepen of hogesnelheidsvaartuigen waarborgd zijn tijdens binnenlandse diensten in de lidstaten.

- (8) Derhalve dient Richtlijn 98/18/EG dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Richtlijn 98/18/EG wordt bij deze als volgt gewijzigd:

1. Aan artikel 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

„w) „personen met een mobiliteitshandicap”: iedereen die moeilijkheden heeft met het gebruik van openbaar vervoer, zoals gehandicapten (waaronder mensen met zintuiglijke en geestelijke gebreken en rolstoelgebruikers), mensen met gebreken aan de ledematen, zeer kleine mensen, mensen met zware bagage, bejaarden, zwangere vrouwen, mensen met roltassen en mensen met jonge kinderen (kinderen in wandelwagens inbegrepen).”

2. Artikel 4, lid 2 wordt vervangen door:

„2. Door iedere lidstaat:

- a) wordt een lijst van de zeegebieden onder zijn jurisdictie opgesteld en dadelijk bijgewerkt, waarbij hij aan de hand van de in lid 1 gegeven criteria voor de indeling in klassen, de vaargebieden aangeeft waarbinnen de scheepsklassen het gehele jaar door, of, in voorkomend geval, gedurende een bepaalde periode van het jaar in de vaart zijn;
- b) wordt de lijst gepubliceerd in een openbare databank die kan worden geraadpleegd op de internetsite van de bevoegde maritieme instantie;
- c) wordt aan de Commissie de locatie medegedeeld van deze informatie en wanneer de lijst wordt gewijzigd”.

3. De artikelen 6 bis en 6 ter worden toegevoegd:

„Artikel 6 bis

#### Eisen met betrekking tot de stabiliteit en het opleggen van ro-ro-passagiersschepen

1. Alle ro-ro-passagiersschepen van de klassen A, B en C, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond op of na 1 oktober 2004, dienen te voldoen aan de specifieke stabiliteitseisen van Richtlijn [...]/EG].

2. Alle ro-ro-passagiersschepen van de klassen A en B, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 1 oktober 2004, dienen op 1 oktober 2010 aan de specifieke stabiliteitseisen van Richtlijn [...]/EG te voldoen, tenzij zij op die datum of op een latere datum waarop zij 30 jaar oud worden, maar in geen geval later dan 1 januari 2015, worden opgelegd.

3. Alle ro-ro-passagiersschepen van de klassen C en D, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 1 oktober 2004, dienen per 1 oktober 2010 te voldoen aan de bepalingen van paragraaf II-1/B/8 van Bijlage I, tenzij zij op die datum of op een latere datum waarop zij 30 jaar oud worden, maar in geen geval later dan 1 januari 2015, worden opgelegd.”

„Artikel 6 ter

#### Veiligheidseisen ten behoeve van personen met een mobiliteitshandicap

1. De lidstaten nemen passende maatregelen om op basis van de richtsnoeren van bijlage III personen met een mobiliteitshandicap in staat te stellen veilig toegang te hebben tot alle passagiersschepen van de klassen A, B, C en D en alle nieuwe hogesnelheidsvaartuigen, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond op of na 1 oktober 2004.

2. De lidstaten werken samen en plegen overleg met personen met een mobiliteitshandicap vertegenwoordigende organisaties over de toepassing van de richtsnoeren van bijlage III.

3. Bij de aanpassing van de passagiersschepen van de klassen A, B, C en D en de hogesnelheidsvaartuigen, waarvan de kiel werd gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevond vóór 1 oktober 2004, passen de lidstaten de richtsnoeren van bijlage III toe, voorzover dat in economisch opzicht redelijk en uitvoerbaar is.

De lidstaten stellen een nationaal actieplan op voor de toepassing van de richtsnoeren op deze schepen en vaartuigen. De lidstaten delen dat plan aan de Commissie mede.

4. De lidstaten brengen vóór 1 oktober 2007 aan de Commissie verslag uit over de uitvoering van dit artikel met betrekking tot de in lid 1 bedoelde passagiersschepen, de in lid 3 bedoelde passagiersschepen die meer dan 400 passagiers mogen vervoeren, en alle hogesnelheidsvaartuigen."

4. Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan punt a) wordt de volgende alinea toegevoegd:

„en

iii) de bepalingen met betrekking tot de High Speed Craft Code en de latere wijzigingen daarvan als bedoeld in de artikelen 4, lid 3, 6, lid 4, 10, lid 3, en 11, lid 3".

b) het volgend punt c) wordt toegevoegd:

„c) de Bijlagen II en III kunnen worden gewijzigd, om de technische specificaties aan de hand van de opgedane ervaring te verbeteren.”.

5. Er wordt een Bijlage III aan de richtlijn toegevoegd.

#### Artikel 2

Punt g) van artikel 6, lid 3 van Richtlijn 98/18/EG komt te vervallen met ingang van 1 januari 2005

#### Artikel 3

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2004 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hierna verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

#### Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de 20e dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

#### Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

## BIJLAGE

## „BIJLAGE III

**RICHTSNOEREN VOOR VEILIGHEIDSEISEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN EN HOGESNELHEIDSVAARTUIGEN TEN BEHOEVE VAN PERSONEN MET EEN MOBILITEITSHANDICAP**

(als bedoeld in artikel 6 ter)

**1. Toegang tot het schip**

De schepen moet zo zijn gebouwd en uitgerust dat iemand met een mobiliteitshandicap zich gemakkelijk en veilig kan inschepen en ontschepen, hetzij zonder hulp hetzij door middel van loopbruggen of liften. Wegwijzers naar zo'n toegang moeten zijn aangebracht bij de andere toegangen tot het schip en op andere geschikte plaatsen overal op het schip.

**2. Wegwijzers**

De ten behoeve van de passagiers op een schip aangebrachte wegwijzers moeten voor personen met een mobiliteitshandicap bereikbaar en gemakkelijk leesbaar zijn, en geplaatst zijn op strategische punten.

**3. Middelen om mededelingen te doen**

De exploitant moet aan boord van het schip over de middelen beschikken om visueel en mondeling mededelingen te doen, bijv. over vertragingen, wijzigingen van de dienstregeling en de dienstverlening aan boord, aan personen met uiteenlopende mobiliteitshandicaps.

**4. Alarm**

Er moeten voor personen met een mobiliteitshandicap bereikbare alarm/oproepknoppen aanwezig zijn.

**5. Bijkomende eisen om de mobiliteit binnen het schip te verzekeren**

Leuningen, gangen en gangpaden, deuropeningen en deuren moeten de verplaatsing van een persoon in een rolstoel gemakkelijk maken. Liften, autodekken, passagierslounges, accommodatieruimten en toiletten moeten zo zijn ingericht dat zij redelijkerwijs en relatief toegankelijk zijn voor personen met een mobiliteitshandicap.”

---