DIRECTIVA 2003/75/CE DA COMISSÃO

de 29 de Julho de 2003

que altera o anexo I da Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros [1], e, nomeadamente, a alínea b) do seu artigo 8.º,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, tal como alterada pela Directiva 2002/25/CE, aplica-se aos navios novos e existentes que efectuam viagens domésticas de acordo com o disposto no anexo I.

(2) A secção 5-1 do capítulo III do anexo I da Directiva 98/18/CE previa a introdução de modificações às jangadas salva-vidas, barcos salva-vidas velozes, meios de salvamento e coletes de salvação dos navios ro-ro existentes até à data da primeira vistoria periódica posterior a 1 de Julho de 2000.

(3) A Directiva 2002/25/CE da Comissão, de 5 Março 2002, que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros [2], prevê a introdução de novas modificações a esses equipamentos até 1 de Janeiro de 2003.

(4) As prescrições SOLAS correspondentes permitem modificações em navios existentes por ocasião de reparações ou alterações de grande importância ou da substituição de meios de salvação.

(5) A Directiva 98/18/CE deverá, portanto, ser alterada, a fim de prever um prazo razoável para a aplicação destas novas prescrições específicas aos navios ro-ro existentes.

(6) As medidas previstas na presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 [3],

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

O texto da secção 5-1 do capítulo III do anexo I da Directiva 98/18/CE, é substituído pelo texto que figura no anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar seis meses após a data da sua entrada em vigor. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 29 de Julho de 2003.

Pela Comissão

Loyola DE PALACIO

Vice-Presidente

---

[1] JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.
[2] JO L 98 de 15.4.2002, p. 1.
[3] JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

ANEXO

5-1 Prescrições para os navios ro-ro de passageiros (R 26)

NAVIOS RO-RO DAS CLASSES B, C e D CONSTRUÍDOS ANTES DE 1 DE JANEIRO DE 2003:

.1 Os navios ro-ro de passageiros construídos antes de 1 de Janeiro de 2003 devem satisfazer as prescrições dos pontos.6.2,.6.3,.6.4,.7,.8 e.9 o mais tardar à data da primeira vistoria periódica posterior a 1 de Janeiro de 2006.

Antes desta data, são aplicáveis aos navios ro-ro construídos antes de 1 de Janeiro de 2003 as prescrições dos pontos.2,.3,.4 e.5.

Não obstante as disposições *supra*, quando sejam substituídos meios ou dispositivos de salvação em tais navios ou estes sejam objecto de reparações, alterações ou modificações de grande importância que envolvam a substituição ou adjunção de meios ou dispositivos de salvação, estes deverão satisfazer as prescrições pertinentes dos pontos.6,.7,.8 e.9.

.2 *Jangadas salva-vidas*

.1 As jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem ser servidas por sistemas de evacuação para o mar que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/48.5, na versão em vigor em 17 de Março de 1998, ou por dispositivos de lançamento que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/48.6, na versão em vigor em 17 de Março de 1998, distribuídos por igual a cada bordo do navio.

A comunicação entre o posto de embarque e a plataforma deve ser assegurada.

.2 Todas as jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem dispor de meios de estiva de libertação automática que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/23, na versão em vigor em 17 de Março de 1998.

.3 Todas as jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem estar equipadas com uma rampa de acesso que satisfaça as prescrições das regras SOLAS III/39.4.1 ou III/40.4.1, na versão em vigor em 17 de Março de 1998, consoante o caso.

.4 As jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem ser jangadas auto-endireitantes ou jangadas reversíveis com cobertura que sejam estáveis no alto mar e possam ser manobradas com segurança independentemente da face em que estiverem a flutuar. A administração do Estado de bandeira pode autorizar jangadas reversíveis abertas se o considerar adequado em virtude da natureza da viagem (águas abrigadas) e das condições climatéricas favoráveis da zona e período de operação e desde que tais jangadas satisfaçam inteiramente as prescrições do anexo 10 do código das Embarcações de Alta Velocidade.

Em alternativa, os navios transportarão, em complemento da sua lotação normal de jangadas salva-vidas, jangadas auto-endireitantes ou jangadas reversíveis com cobertura de capacidade total suficiente para acomodar, pelo menos, 50 % das pessoas não acomodáveis nas baleeiras salva-vidas. Esta capacidade adicional em jangadas salva-vidas será determinada com base na diferença entre o número total de pessoas a bordo e o número de pessoas acomodáveis nas baleeiras. Estas jangadas devem ser aprovadas pela administração do Estado de bandeira tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

.3 *Barcos salva-vidas velozes*

.1 Um dos barcos salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros, pelo menos, deve ser um barco salva-vidas veloz, aprovado pela administração do Estado de bandeira tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

.2 Cada barco salva-vidas veloz deve ser servido por um dispositivo de lançamento adequado, aprovado pela administração do Estado de bandeira. Ao aprovar tais dispositivos, a administração do Estado de bandeira deve ter em conta o facto de os barcos salva-vidas velozes se destinarem a ser lançados e recuperados mesmo em condições meteorológicas muito desfavoráveis e também as recomendações adoptadas pela OMI.

.3 Duas tripulações, pelo menos, por barco salva-vidas veloz devem receber formação e realizar exercícios regularmente, tendo em conta o prescrito na tabela A-VI/2-2 da secção A-VI/2 (Specification of the minimum *standard* of competence in fast rescue boats) do Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos dos Marítimos (Código STCW) e as recomendações adoptadas pela OMI na Resolução A.771(18), na versão em vigor. A formação e exercícios devem contemplar todos os aspectos do salvamento, a movimentação, manobra e operação destas embarcações em várias condições e a sua reposição na posição direita depois de se terem virado.

.4 Caso o arranjo ou a dimensão de um navio ro-ro de passageiros existente impeçam a instalação do barco salva-vidas veloz prescrito no ponto.3.1, este poderá ser instalado em substituição de uma baleeira salva-vidas existente aceite como barco salva-vidas ou barco para utilização em caso de emergência, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

.1 O barco salva-vidas veloz instalado deve ser servido por um dispositivo de lançamento que satisfaça o disposto no ponto.3.2.

.2 A capacidade da embarcação de sobrevivência perdida em resultado da referida substituição deve ser compensada com a instalação de jangadas salva-vidas com capacidade para transportarem, pelo menos, um número de pessoas igual ao que podia transportar a baleeira substituída.

.3 As referidas jangadas devem ser servidas pelos dispositivos de lançamento ou os sistemas de evacuação para o mar existentes.

.4 *Meios de salvamento*

.1 Cada navio ro-ro de passageiros deve estar equipado com meios eficazes para recuperar rapidamente sobreviventes que se encontrem na água e para transferir sobreviventes de unidades de salvamento ou embarcações de sobrevivência para o navio.

.2 O meio de transferir sobreviventes para o navio pode fazer parte de um sistema de evacuação para o mar ou de um sistema previsto para salvamento.

Estes meios devem ser aprovados pela administração do Estado de bandeira, tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 810 do MSC.

.3 Caso a manga de um MES constitua o meio de transferir sobreviventes para o convés do navio, essa manga deve estar equipada com cabos ou escadas de mão para ajudar à subida.

.5 *Coletes de salvação*

.1 Não obstante o prescrito nas regras SOLAS III/7.2 e III/22.2, deve conservar-se, nas imediações dos postos de reunião, um número suficiente de coletes de salvação para que os passageiros não tenham de voltar aos seus camarotes para se munirem dos seus coletes.

.2 Nos navios ro-ro de passageiros, todos os coletes de salvação devem estar equipados com um dispositivo luminoso que satisfaça as prescrições da regra SOLAS III/32.2, na versão em vigor em 17 de Março de 1998.

NAVIOS RO-RO DAS CLASSES B, C e D CONSTRUÍDOS APÓS 1 DE JANEIRO DE 2003:

.6 *Jangadas salva-vidas*

.1 As jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem ser servidas por sistemas de evacuação para o mar que satisfaçam as prescrições da secção 6.2 do Código LSA ou por dispositivos de lançamento que satisfaçam as prescrições do parágrafo 6.1.5 do Código LSA, distribuídos por igual a cada bordo do navio.

A comunicação entre o posto de embarque e a plataforma deve ser assegurada.

.2 Todas as jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem dispor de meios de estiva de libertação automática que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/13.4.

.3 Todas as jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem estar equipadas com uma rampa de acesso que satisfaça as prescrições dos parágrafos 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 do Código LSA, consoante o caso.

.4 As jangadas salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros devem ser jangadas auto-endireitantes ou jangadas reversíveis com cobertura que sejam estáveis no alto mar e possam ser manobradas com segurança independentemente da face em que estiverem a flutuar. A administração do Estado de bandeira pode autorizar jangadas reversíveis abertas se o considerar adequado em virtude da natureza da viagem (águas abrigadas) e das condições climatéricas favoráveis da zona e período de operação e desde que tais jangadas satisfaçam inteiramente as prescrições do anexo 10 do Código das Embarcações de Alta Velocidade.

Em alternativa, os navios transportarão, em complemento da sua lotação normal de jangadas salva-vidas, jangadas auto-endireitantes ou jangadas reversíveis com cobertura de capacidade total suficiente para acomodar, pelo menos, 50 % das pessoas não acomodáveis nas baleeiras salva-vidas. Esta capacidade adicional em jangadas salva-vidas será determinada com base na diferença entre o número total de pessoas a bordo e o número de pessoas acomodáveis nas baleeiras. Estas jangadas devem ser aprovadas pela administração do Estado de bandeira tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

.7 *Barcos salva-vidas velozes*

.1 Um dos barcos salva-vidas dos navios ro-ro de passageiros, pelo menos, deve ser um barco salva-vidas veloz, aprovado pela administração do Estado de bandeira tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

.2 Cada barco salva-vidas veloz deve ser servido por um dispositivo de lançamento adequado, aprovado pela Administração do Estado de bandeira. Ao aprovar tais dispositivos, a administração do Estado de bandeira deve ter em conta o facto de os barcos salva-vidas velozes se destinarem a ser lançados e recuperados mesmo em condições meteorológicas muito desfavoráveis e também as recomendações adoptadas pela OMI.

.3 Duas tripulações, pelo menos, por barco salva-vidas veloz devem receber formação e realizar exercícios regularmente, tendo em conta o prescrito na tabela A-VI/2-2 da secção A-VI/2 (Specification of the minimum *standard* of competence in fast rescue boats) do Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos dos Marítimos (Código STCW) e as recomendações adoptadas pela OMI na Resolução A.771(18), na versão em vigor. A formação e exercícios devem contemplar todos os aspectos do salvamento, a movimentação, manobra e operação destas embarcações em várias condições e a sua reposição na posição direita depois de se terem virado.

.4 Caso o arranjo ou a dimensão de um navio ro-ro de passageiros existente impeçam a instalação do barco salva-vidas veloz prescrito no ponto.3.1, este poderá ser instalado em substituição de uma baleeira salva-vidas existente aceite como barco salva-vidas ou barco para utilização em caso de emergência, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

.1 O barco salva-vidas veloz instalado deve ser servido por um dispositivo de lançamento que satisfaça o disposto no ponto.3.2.

.2 A capacidade da embarcação de sobrevivência perdida em resultado da referida substituição deve ser compensada com a instalação de jangadas salva-vidas com capacidade para transportarem, pelo menos, um número de pessoas igual ao que podia transportar a baleeira substituída. e

.3 As referidas jangadas devem ser servidas pelos dispositivos de lançamento ou os sistemas de evacuação para o mar existentes.

.8 *Meios de salvamento*

.1 Cada navio ro-ro de passageiros deve estar equipado com meios eficazes para recuperar rapidamente sobreviventes que se encontrem na água e para transferir sobreviventes de unidades de salvamento ou embarcações de sobrevivência para o navio.

.2 O meio de transferir sobreviventes para o navio pode fazer parte de um sistema de evacuação para o mar ou de um sistema previsto para salvamento.

Estes meios devem ser aprovados pela administração do Estado de bandeira, tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 810 do MSC.

.3 Caso a manga de um MES constitua o meio de transferir sobreviventes para o convés do navio, essa manga deve estar equipada com cabos ou escadas de mão para ajudar à subida.

.9 *Coletes de salvação*

.1 Não obstante o prescrito nas regras SOLAS III/7.2 e III/22.2, deve conservar-se, nas imediações dos postos de reunião, um número suficiente de coletes de salvação para que os passageiros não tenham de voltar aos seus camarotes para se munirem dos seus coletes.

.2 Nos navios ro-ro de passageiros, todos os coletes de salvação devem estar equipados com um dispositivo luminoso que satisfaça as prescrições do parágrafo 2.2.3 do Código LSA.