32003L0075

DIRECTIVA 2003/75/CE A COMISIEI
din 29 iulie 2003
de modificare a anexei I la Directiva 98/18/CE a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri [1], în special articolul 8 litera (b),

întrucât:

(1) Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri se aplică navelor, atât noi, cât și existente, aflate în serviciul intern, conform cerințelor anexei I.

(2) Capitolul III secțiunea 5-1 din anexa I la Directiva 98/18/CE a necesitat modificări privind plutele de salvare, șalupele de salvare rapide, mijloacele de salvare și vestele de salvare de pe navele ro-ro existente cel târziu la data primei revizii periodice de după 1 iulie 2000.

(3) În Directiva 2002/25/CE a Comisiei din 5 martie 2002 de modificare a Directivei 98/18/CE a Consiliului privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri [2] s-au prevăzut modificări suplimentare ale aceluiași echipament până la 1 ianuarie 2003.

(4) Cerința SOLAS corespunzătoare permite ca modificările aduse navelor existente să se efectueze cu ocazia reparațiilor capitale, a modificărilor sau a înlocuirii echipamentului de salvare.

(5) Directiva 98/18/CE ar trebui, prin urmare, modificată pentru a permite stabilirea unui termen rezonabil pentru aplicarea acestor noi cerințe specifice la navele ro-ro existente.

(6) Măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt în conformitate cu avizul Comitetului pentru siguranța maritimă, instituit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 [3],

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Capitolul III secțiunea 5-1 din anexa I la Directiva 98/18/CE se înlocuiește cu textul anexei la prezenta directivă.

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de șase luni de la intrarea în vigoare a acesteia. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 29 iulie 2003.

Pentru Comisie

Loyola DE PALACIO

Vicepreședinte

---

(1) JO L 144, 15.5.1998, p. 1.
(2) JO L 98, 15.4.2002, p. 1.
(3) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

ANEXĂ

5-1 **Cerințe privind navele de pasageri ro-ro (26)**

NAVE RO-RO DIN CLASELE B, C ȘI D CONSTRUITE ÎNAINTE DE 1 IANUARIE 2003:

.1 Navele de pasageri ro-ro construite înainte de 1 ianuarie 2003 se conformează cerințelor de la punctele .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 și .9 cel târziu la data primei revizii periodice de după 1 ianuarie 2006.

Înaintea acestei date, alineatele .2, .3, .4 și .5 sunt valabile pentru navele ro-ro construite înainte de 1 ianuarie 2003.

Fără a aduce atingere dispozițiilor anterioare, atunci când echipamentele sau dispozitivele de salvare de pe astfel de nave sunt înlocuite sau atunci când navele fac obiectul unor reparații, modificări sau transformări majore care implică înlocuirea sau suplimentarea echipamentelor sau dispozitivelor de salvare existente, astfel de echipamente sau dispozitive de salvare trebuie să respecte cerințele pertinente prevăzute la punctele .6, .7, .8 și .9.

.2 *Plute de salvare*

.1 Plutele de salvare de pe navele de pasageri ro-ro sunt echipate cu sisteme de evacuare în mare conforme cu regula SOLAS III/48.5, în vigoare la 17 martie 1998, sau cu dispozitivele de lansare la apă conforme cu regula SOLAS III/48.6, în vigoare la 17 martie 1998, distribuite în mod egal pe fiecare parte a navei.

Se asigură comunicarea între stația de îmbarcare și platformă.

.2 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro este dotată cu un dispozitiv de arimare și plutire liberă conform regulii SOLAS III/23, în vigoare la 17 martie 1998.

.3 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro este echipată cu o rampă de încărcare care respectă cerințele regulii SOLAS III/39.4.1 sau ale regulii SOLAS III/40.4.1, în vigoare la 17 martie 1998, după caz.

.4 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro trebuie să fie ori cu redresare automată, ori reversibilă și dotată cu copertină, stabilă pe mare și să poată funcționa în siguranță, indiferent pe ce parte plutește. Plutele de salvare reversibile deschise pot fi admise în cazul în care administrația statului de pavilion consideră acest lucru adecvat, având în vedere caracterul sigur al călătoriei și condițiile climatice favorabile din zonă, precum și perioada de exploatare și cu condiția ca astfel de plute de salvare să respecte în totalitate cerințele anexei 10 la Codul ambarcațiunilor de mare viteză.

Ca alternativă, nava trebuie echipată cu plute de salvare cu redresare automată sau cu plute de salvare reversibile și dotate cu copertină, pe lângă numărul normal de plute de salvare, a căror capacitate totală să permită accesul a cel puțin 50 % din numărul persoanelor care nu au loc în bărcile de salvare. Capacitatea suplimentară a plutelor de salvare se stabilește pe baza diferenței dintre numărul total de persoane aflate la bord și numărul de persoane care au loc în bărcile de salvare. Fiecare plută de salvare de acest tip este aprobată de administrația statului de pavilion în conformitate cu recomandările adoptate de OMI prin CSM/Circ. 809.

.3 *Șalupe de salvare rapide*

.1 Cel puțin una din șalupele de salvare de pe o navă de pasageri ro-ro trebuie să fie o șalupă de salvare rapidă aprobată de administrația statului de pavilion pe baza recomandărilor adoptate de OMI prin CSM/Circ. 809.

.2 Fiecare șalupă de salvare rapidă este deservită de un dispozitiv de lansare aprobat de administrația statului de pavilion. La aprobarea acestor dispozitive, administrația statului de pavilion ține seama de faptul că șalupa de salvare rapidă trebuie să poată fi lansată și recuperată chiar și în condiții meteorologice deosebit de nefavorabile și, de asemenea, să țină seama de recomandările adoptate de OMI.

.3 Cel puțin două echipaje din fiecare șalupă de salvare rapidă trebuie instruite și antrenate periodic în conformitate cu secțiunea A-VI/2, tabelul A-VI/2-2 „Specificarea standardului minim de competență pentru șalupe de salvare rapide" din Codul de instruire, certificare și de executare a serviciului de cart al navigatorilor (STCW) și a recomandărilor adoptate de OMI prin Rezoluția A.771 (18), modificată. Instruirea și antrenamentele includ toate aspectele aferente salvării, manipulării, manevrării și conducerii acestor ambarcațiuni în diferite condiții și ale redresării lor după răsturnare.

.4 În cazul în care amenajarea sau dimensiunea unei nave de pasageri ro-ro existente împiedică instalarea bărcii de salvare rapide obligatorii menționate la punctul .3.1, șalupa de salvare rapidă poate fi instalată în locul unei bărci de salvare existente, care este acceptată drept șalupă de salvare sau barcă destinată situațiilor de urgență, cu condiția îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

.1 șalupa de salvare rapidă instalată este deservită de un dispozitiv de lansare care îndeplinește dispozițiile punctului .3.2;

.2 capacitatea ambarcațiunii plutitoare de salvare pierdută prin această substituire este compensată prin instalarea de plute de salvare capabile să transporte un număr de persoane cel puțin egal cu cel al bărcii de salvare înlocuite și

.3 astfel de plute de salvare sunt deservite de dispozitivele de lansare sau de sistemele de evacuare în mare existente.

.4 *Mijloace de salvare*

.1 Fiecare navă de pasageri ro-ro este echipată cu mijloace eficiente de recuperare rapidă a supraviețuitorilor din apă și de transfer al supraviețuitorilor de pe unitățile de salvare sau de pe ambarcațiunea plutitoare de salvare pe navă.

.2 Mijlocul de transfer al supraviețuitorilor pe navă poate face parte dintr-un sistem de evacuare în mare sau dintr-un sistem conceput în scopuri de salvare.

Acest mijloc trebuie aprobat de statul de pavilion în conformitate cu recomandările adoptate de OMI prin CSM/Circ. 810.

.3 În cazul în care linia de alunecare a unui sistem de evacuare în mare este menită să asigure mijloacele de transferare a supraviețuitorilor pe puntea navei, linia de alunecare trebuie să fie echipată cu mânere sau cu scări pentru a putea fi urcată mai ușor.

.5 *Veste de salvare*

.1 Fără a aduce atingere cerințelor regulilor SOLAS III/7.2 și III/22.2, se amplasează un număr suficient de veste de salvare în apropierea stațiilor de adunare, astfel încât pasagerii să nu fie obligați să se întoarcă în cabine după vestele de salvare.

.2 Pe navele de pasageri ro-ro, fiecare vestă de salvare este prevăzută cu o lanternă, în conformitate cu cerințele regulii SOLAS III/32.2, în vigoare la 17 martie 1998.

NAVE RO-RO DIN CLASELE B, C ȘI D CONSTRUITE DUPĂ 1 IANUARIE 2003:

.6 *Plute de salvare*

.1 Plutele de salvare de pe navele de pasageri ro-ro sunt echipate cu sisteme de evacuare în mare conforme cu secțiunea 6.2 din Codul LSA sau cu dispozitive de lansare conforme cu punctul 6.1.5 din Codul LSA, distribuite în mod egal pe fiecare parte a navei.

Se asigură comunicarea între stația de îmbarcare și platformă.

.2 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro este dotată cu un dispozitiv de arimare și plutire liberă, în conformitate cu regula SOLAS III/13.4.

.3 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro este echipată cu o rampă de încărcare care respectă cerințele punctului 4.2.4.1 sau 4.3.4.1 din Codul LSA, după caz.

.4 Fiecare plută de salvare de pe navele de pasageri ro-ro trebuie să fie ori cu redresare automată, ori reversibilă și dotată cu copertină, să fie stabilă pe mare și să poată funcționa în siguranță, indiferent pe ce parte plutește. Plutele de salvare reversibile deschise pot fi admise în cazul în care administrația statului de pavilion consideră acest lucru adecvat, având în vedere caracterul sigur al călătoriei și condițiile climatice favorabile din zonă, precum și perioada de exploatare și cu condiția ca astfel de plute de salvare să respecte în totalitate cerințele anexei 10 la Codul ambarcațiunilor de mare viteză.

Ca alternativă, nava poate fi echipată cu plute de salvare cu redresare automată sau cu plute de salvare reversibile și dotate cu copertină, pe lângă numărul normal de plute de salvare, a căror capacitate totală să permită accesul a cel puțin 50 % din numărul persoanelor care nu au loc în bărcile de salvare. Capacitatea suplimentară a plutelor de salvare se stabilește pe baza diferenței dintre numărul total de persoane aflate la bord și numărul de persoane care au loc în bărcile de salvare. Fiecare plută de salvare de acest tip este aprobată de administrația statului de pavilion în conformitate cu recomandările adoptate de OMI prin CSM/Circ. 809.

.7 *Șalupe de salvare rapide*

.1 Cel puțin una din șalupele de salvare de pe o navă de pasageri ro-ro trebuie să fie o șalupă de salvare rapidă aprobată de administrația statului de pavilion pe baza recomandărilor adoptate de OMI prin CSM/Circ. 809.

.2 Fiecare șalupă de salvare rapidă este deservită de un dispozitiv de lansare corespunzător, aprobat de administrația statului de pavilion. La aprobarea acestor dispozitive, statul de pavilion ține seama de faptul că șalupa de salvare rapidă trebuie să fie lansată și recuperată chiar în condiții meteorologice extrem de nefavorabile și, de asemenea, ține cont de recomandările adoptate de OMI.

.3 Cel puțin două echipaje pentru fiecare șalupă de salvare rapidă trebuie instruite și antrenate periodic, în conformitate cu Secțiunea A-VI/2, tabelul A-VI/2-2 „Specificarea standardului minim de competență pentru șalupe de salvare rapide" din Codul de instruire, certificare și de executare a serviciului de cart al navigatorilor (STCW) și cu recomandările adoptate de OMI prin Rezoluția A.771(18), modificată. Instruirea și antrenamentele includ toate aspectele salvării, manipulării, manevrării și conducerii acestor ambarcațiuni în diferite condiții și ale redresării lor după răsturnare.

.4 În cazul în care amenajarea sau dimensiunea unei nave de pasageri ro-ro existente împiedică instalarea șalupei de salvare rapide obligatorii menționate la punctul .3.1, șalupa de salvare rapidă poate fi instalată în locul unei bărci de salvare existente, care este acceptată ca șalupă de salvare sau ca barcă destinată situațiilor de urgență, cu condiția să fie întrunite următoarele condiții:

.1 șalupa de salvare rapidă instalată este deservită de un dispozitiv de lansare care îndeplinește dispozițiile punctului .3.2;

.2 capacitatea ambarcațiunii plutitoare de salvare pierdută prin această substituire este compensată prin instalarea de plute de salvare capabile să transporte un număr de persoane cel puțin egal cu cel al bărcii de salvare înlocuite și

.3 astfel de plute de salvare sunt deservite de dispozitivele de lansare sau de sistemele de evacuare în mare existente.

.8 *Mijloace de salvare*

.1 Fiecare navă de pasageri ro-ro este echipată cu mijloace eficiente de recuperare rapidă a supraviețuitorilor din apă și de transfer al supraviețuitorilor de pe unitățile de salvare sau de pe ambarcațiunea plutitoare de salvare pe navă.

.2 Mijlocul de transfer al supraviețuitorilor pe navă poate face parte dintr-un sistem de evacuare în mare sau dintr-un sistem conceput în scopuri de salvare.

Acest mijloc trebuie aprobat de statul de pavilion în conformitate cu recomandările adoptate de OMI prin CSM/Circ. 810.

.3 În cazul în care linia de alunecare a unui sistem de evacuare în mare este menită să asigure mijloacele de transferare a supraviețuitorilor pe puntea navei, linia de alunecare trebuie să fie echipată cu balustrade sau cu scări pentru a putea fi urcată mai ușor.

.9 *Veste de salvare*

.1 Fără a aduce atingere cerințelor regulilor SOLAS III/7.2 și III/22.2, se amplasează un număr suficient de veste de salvare în apropierea stațiilor de adunare, astfel încât pasagerii să nu fie obligați să se întoarcă în cabine după vestele de salvare.

.2 Pe navele de pasageri ro-ro, fiecare vestă de salvare este prevăzută cu o lanternă, în conformitate cu cerințele punctului 2.2.3 din Codul LSA.