

DIRECTIVE 2003/75/CE DE LA COMMISSION**du 29 juillet 2003****modifiant l'annexe I de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽¹⁾, et notamment son article 8, point b),

considérant ce qui suit:

- (1) La directive du Conseil 98/18/CE du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers est applicable aux nouveaux navires et navires existants sur les voyages nationaux conformément aux exigences de l'annexe I.
- (2) Le chapitre III, section 5-1 de l'annexe I de la directive 98/18/CE exigeait que les radeaux de sauvetage, canots de secours rapides, moyens de récupération et brassières de sauvetage sur les navires rouliers existants soient modifiés au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} juillet 2000.
- (3) La directive 2002/25/CE de la Commission du 5 mars 2002 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil ⁽²⁾, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers prévoit en outre que ces équipements doivent être modifiés au plus tard le 1^{er} janvier 2003.
- (4) Selon la prescription SOLAS correspondante, les modifications apportées aux navires existants peuvent avoir lieu au moment d'une réparation, d'une modification ou d'un remplacement d'importance majeure d'équipements de sauvetage.
- (5) Il conviendrait donc de modifier la directive 98/18/CE de manière à prévoir un délai raisonnable pour l'application de ces nouvelles exigences spécifiques aux navires rouliers existants.
- (6) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis émis par le comité pour la sécurité maritime institué par le règlement 2099/2002/CE ⁽³⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Le chapitre III, section 5-1 de l'annexe I de la directive 98/18/CE est remplacé par le texte en annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur de cette dernière. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres notifient à la Commission les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 3*La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 29 juillet 2003.

Par la Commission

Loyola DE PALACIO

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

ANNEXE

5-1 Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers (26)

NAVIRES ROULIERS DES CLASSES B, C ET D, CONSTRUITS AVANT LE 1^{ER} JANVIER 2003:

- .1 Les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2003 sont conformes aux exigences des paragraphes .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 et .9 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} janvier 2006.

Avant cette date, les paragraphes .2, .3, .4 et .5 sont applicables pour les navires rouliers construits avant le 1^{er} janvier 2003.

Sans préjudice de ce qui précède, lorsque des engins ou dispositifs de sauvetage sont remplacés sur des navires de ce type, ou lorsque ces navires font l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure qui impliquent le remplacement de leurs engins ou dispositifs de sauvetage existants ou tout ajout à ces derniers, ces engins ou dispositifs de sauvetage sont conformes aux exigences correspondantes des paragraphes .6, .7, .8 et .9.

.2 *Radeaux de sauvetage*

- .1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.5 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998 ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.6 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plate-forme.

- .2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/23 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998.
- .3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/39.4.1 ou de la règle SOLAS III/40.4.1 en vigueur au 17 mars 1998, selon le cas.
- .4 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'ils sont justifiés par le parcours abrité des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse*.

À titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.

.3 *Canots de secours rapides*

- .1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.
- .2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'administration de l'État du pavillon. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'administration de l'État du pavillon doit tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et elle doit aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'OMI.
- .3 Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu de la section A-VI/2, tableau A-VI/2-2, «Normes de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides» du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) et des recommandations adoptées par l'OMI dans la résolution A.771 (18) dans sa version modifiée, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manœuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

- .4 Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au point .3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions énoncées ci-après soient remplies:
- .1 le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du point .3.2;
 - .2 la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir, et
 - .3 ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

.4 *Moyens de récupération*

- .1 Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.
- .2 Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour le sauvetage.

Ces moyens doivent être approuvés par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 810.

- .3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

.5 *Brassières de sauvetage*

- .1 Nonobstant les prescriptions des règles SOLAS III/7.2 et III/22.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.
- .2 À bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/32.2 en vigueur au 17 mars 1998.

NAVIRES ROULIERS DES CLASSES B, C ET D, CONSTRUITS APRÈS LE 1^{ER} JANVIER 2003:

.6 *Radeaux de sauvetage*

- .1 Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la section 6.2 du *Recueil LSA* ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions du paragraphe 6.1.5 du *Recueil LSA*, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plate-forme.

- .2 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/13.4.
- .3 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 du *Recueil LSA*, selon le cas.
- .4 Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'ils sont justifiés par le parcours abrités des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse*.

À titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.

.7 *Canots de secours rapides*

- .1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.
- .2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'administration de l'État du pavillon. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'administration de l'État du pavillon doit tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et elle doit aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'OMI.
- .3 Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu de la section A-VI/2, tableau A-VI/2-2, «Normes de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides» du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) et des recommandations adoptées par l'OMI dans la résolution A.771 (18) dans sa version modifiée, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manœuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.
- .4 Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au point .3.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions énoncées ci-après soient remplies:
 - .1 le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du point .3.2;
 - .2 la réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir, et
 - .3 ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

.8 *Moyens de récupération*

- .1 Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.
- .2 Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour le sauvetage.

Ces moyens doivent être approuvés par l'administration de l'État du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 810.
- .3 Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

.9 *Brassières de sauvetage*

- .1 Nonobstant les prescriptions des règles SOLAS III/7.2 et III/22.2, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.
 - .2 À bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du *Recueil LSA*.
-