

A BIZOTTSÁG 2003/75/EK IRÁNYELVE**(2003. július 29.)****a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 98/18/EGK tanácsi irányelv I. mellékletének módosításáról****(EGT vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

1. cikk

tekintettel a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelvre ⁽¹⁾, és különösen annak 8. cikkének b) pontjára,

A 98/18/EK irányelv I. melléklete III. fejezetének 5–1. bekezdése helyébe az ezen irányelv mellékletében található szöveg lép.

mivel:

2. cikk

(1) A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv az I. melléklet követelményei szerint vonatkozik a belföldi úton közlekedő új és meglévő hajókra.

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb a hatálybalépésétől számított hat hónapon belül megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) A 98/18/EK irányelv I. melléklete III. fejezetének 5–1. része előírta, hogy a meglévő Ro-Ro személyhajókon lévő mentőtutajoknak, gyors készenléti mentőcsónakoknak, mentőeszközöknek és mentőmellényeknek legkésőbb a 2000. július 1-jét követő első időszakos szemle napjáig meg kell felelniük a módosított követelményeknek.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 98/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2002. március 5-i 2002/25/EK bizottsági irányelv ⁽²⁾ előírta ugyanezen felszerelések 2003. január 1-ig történő további módosítását.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

(4) A megfelelő SOLAS-szabályok lehetővé teszik a meglévő hajók jelentős javítás, átalakítás vagy a mentőeszközök cseréje alkalmával történő módosítását.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

(5) Módosítani kell a 98/18/EK irányelvet, hogy ésszerű határidő álljon rendelkezésre e meghatározott új követelményeknek a meglévő Ro-Ro hajókra való alkalmazására.

Kelt Brüsszelben, 2003. július 29-én.

(6) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 2099/2002/EK rendelet ⁽³⁾ értelmében létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával foglalkozó bizottság véleményével,

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök

⁽¹⁾ HL L 144., 1998.5.15., 1. o.

⁽²⁾ HL L 98., 2002.4.15., 1. o.

⁽³⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

MELLÉKLET

5-1. A Ro-Ro személyhajókra vonatkozó követelmények (26)

2003. JANUÁR 1-JE ELŐTT ÉPÍTETT B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ RO-RO HAJÓK:

1. A 2003. január 1-je előtt épített Ro-Ro személyhajóknak legkésőbb a 2006. január 1-jét követő első időszakos szemle időpontjától meg kell felelniük a.6.2.,6.3.,6.4.,7.,8 és.9 bekezdés követelményeinek.

Ezen időpont előtt a.2.,3.,4 és.5 bekezdés vonatkozik a 2003. január 1-je előtt épített Ro-Ro hajókra.

A fentiek ellenére, amikor az ilyen hajókon kicserélik az életmentő felszereléseket vagy berendezéseket, vagy az ilyen hajók a meglévő életmentő felszerelések vagy berendezések cseréjét vagy bármiféle kiegészítését jelentő, jelentős javításon, átépítésen vagy módosításon esnek át, akkor az ilyen életmentő felszerelések vagy berendezéseknek meg kell felelniük a.6.,7.,8 és.9 bekezdés vonatkozó követelményeinek.

2. *Mentőtutajok*

1. A Ro-Ro személyhajók mentőtutajait az 1998. március 17-én hatályban lévő III/48.5. SOLAS-szabálynak megfelelő tengeri evakuálási rendszerek, vagy az 1998. március 17-én hatályban lévő III/48.6. SOLAS-szabálynak megfelelő vízrebocsátó berendezések látják el, amelyek a hajó mindkét oldalán egyenletesen vannak elosztva.

Biztosítani kell a beszálló állomás és a pódiumfedélzet közötti kommunikációt.

2. A Ro-Ro személyhajókon minden mentőtutajt ellátnak az 1998. március 17-én hatályban lévő III/23. SOLAS-szabály követelményeinek megfelelő szabadra felúszató berendezéssel.
3. A Ro-Ro személyhajókon olyan típusú mentőtutajokat alkalmaznak, amelyek fel vannak szerelve az 1998. március 17-én hatályban lévő III/39.4.1. vagy III/40.4.1. SOLAS-szabály követelményeinek megfelelő beszállórampával.
4. A Ro-Ro személyhajókon alkalmazott valamennyi automatikusan önbeálló mentőtutaj vagy fedett reverzibilis mentőtutaj, amely mindenféle tengeri viszonyok között stabil, valamint működőképes függetlenül attól, hogy melyik oldalával felfelé helyezkedik el a vízen. A nyitott reverzibilis mentőtutajok alkalmazása akkor engedélyezhető, ha a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve ezt helyénvalónak ítéli, figyelembe véve a vízi út védett jellegét, a működési terület és időszak kedvező éghajlati viszonyait, továbbá azzal a feltétellel, hogy e mentőtutajok teljes mértékben megfelelnek a nagysebességű vízijárművekre vonatkozó szabályzat 10. melléklete követelményeinek.

Alternatív megoldásként a mentőtutajok rendes állománya mellett a hajó vihet magával automatikusan önbeálló vagy fedett reverzibilis mentőtutajokat olyan összkapacitással, amely a mentőcsónakokban már el nem helyezhető személyek legalább 50 %-ának helyet biztosít. E kiegészítő mentőtutaj-kapacitást a fedélzeten tartózkodó személyek száma és a mentőcsónakokban elhelyezett személyek száma közötti különbség alapján határozzák meg. Az ilyen mentőtutajokat a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve hagyja jóvá, tekintetbe véve az IMO által a 809. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokat.

3. *Gyorsjáratú mentési célú csónakok*

1. A Ro-Ro személyhajók mentési célú csónakjai közül legalább egynek gyorsjáratú mentési célú csónaknak kell lennie, amelyet a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve hagy jóvá, tekintetbe véve az IMO által a 809. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokat.
2. Minden gyorsjáratú mentési célú csónakot egy megfelelő, a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve által jóváhagyott vízrebocsátó berendezés lát el. A berendezés jóváhagyásakor a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve figyelembe veszi, hogy a gyorsjáratú mentési célú csónak vízre bocsátását és fedélzetre történő visszahelyezését rendkívül kedvezőtlen időjárási viszonyok között is meg kell oldani, és emellett figyelembe veszi az IMO által elfogadott ajánlásokat.
3. Minden gyorsjáratú mentési célú csónakhoz legalább két embert képeznek ki a személyzetből és őket rendszeresen gyakorlatoztatják, tekintetbe véve a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW) A-VI/2. szakaszának a „Minimális képesítési normák a gyorsjáratú mentési célú csónakokra” című A-VI/2-2. táblázatát és az IMO A.771(18) határozata által elfogadott ajánlásokat azok mindenkor hatályos állapotában. A képzés és a gyakorlatozás kiterjed a mentésre, valamint a csónakok kezelése, manőverezés és a működtetés minden kérdésére különböző feltételek mellett, és az eredeti állapot visszaállítására a csónak felborulását követően.

4. Abban az esetben, amikor egy meglévő Ro-Ro személyhajó kialakítása vagy mérete nem teszi lehetővé a 3.1. bekezdésben előírt gyorsjáratú mentési célú csónak elhelyezését, gyorsjáratú mentőcsónak helyezhető egy olyan meglévő mentőcsónak helyére, amely mentőcsónaknak vagy vészhelyzetben alkalmazható vízi járműnek minősül, feltéve, hogy az összes alábbi feltétel teljesül:

1. az elhelyezett gyorsjáratú mentési célú csónakot egy, a 3.2 bekezdés rendelkezéseinek megfelelő vízrebocsátó berendezés látja el;
2. a fenti csere miatt kieső túlélési vízi jármű kapacitást olyan mentőtutajok telepítésével pótolják, amelyek legalább annyi személy szállítására alkalmasak, mint a kicserélt mentőcsónak; és
3. e mentőtutajokat a meglévő vízrebocsátó berendezés vagy tengeri evakuálási rendszerek látják el.

4. Mentőeszközök

1. Minden Ro-Ro személyhajót felszerelnek olyan hatékony eszközökkel, amelyek segítségével a túlélők gyorsan kimentethetők a vízből, és a túlélőket a mentőegységből vagy a túlélési járműből a hajóra lehet juttatni.
2. A túlélők hajóra juttatásának eszközei részét képezhetik a hajó tengeri evakuálási rendszerének vagy egy mentési célokra tervezett rendszernek.

A lobogó szerinti állam jóváhagyja ezen eszközöket, tekintettel az IMO által a 810. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokra.

3. Amennyiben a tengeri evakuálási rendszer csúszdája a túlélők fedélzetre juttatásának eszköze, azt felszerelik kapaszkodókkal vagy hágcsokkal, hogy segítsék a csúszdán való felmászást.

5. Mentőmellények

1. A III/7.2. és III/22.2. SOLAS-szabály rendelkezéseinek sérelme nélkül elegendő számú mentőmellényt kell tárolni a gyülekezőhelyek közelében, hogy az utasoknak ne kelljen visszatérniük kabinjaikba a mentőmellényeikért.
2. A Ro-Ro személyhajókon minden egyes mentőmellényt fel kell szerelni az 1998. március 17-én hatályban lévő III/32.2. SOLAS-szabály követelményeinek megfelelő fényforrással.

2003. JANUÁR 1-JE UTÁN ÉPÍTETT, B., C. ÉS D. OSZTÁLYÚ RO-RO HAJÓK

6. Mentőtutajok

1. A Ro-Ro személyhajók mentőtutajait az LSA szabályzat 6.2. bekezdésének megfelelő tengeri evakuálási rendszerek, vagy az LSA szabályzat 6.1.5. bekezdésének megfelelő vízrebocsátó berendezések látják el, amelyek a hajó mindkét oldalán egyenletesen vannak elosztva.

Biztosítani kell a beszálló állomás és a pódiumfedélzet közötti kommunikációt.

2. A Ro-Ro személyhajókon minden mentőtutajt ellátnak a III/13.4 SOLAS-szabály követelményeinek megfelelő, a felúszást elősegítő szerelvényekkel.
3. A Ro-Ro személyhajókon kizárólag olyan típusú mentőtutajokat alkalmaznak, amelyek fel vannak szerelve az LSA szabályzat 4.2.4.1., illetve 4.3.4.1. bekezdése követelményeinek megfelelő beszállórampával.
4. A Ro-Ro személyhajókon alkalmazott valamennyi automatikusan önbeálló mentőtutaj vagy fedett reverzibilis mentőtutaj, amely mindenféle tengeri viszonyok között stabil, valamint működőképes függetlenül attól, hogy melyik oldalával felfelé helyezkedik el a vízen. A nyitott reverzibilis mentőtutajok alkalmazása akkor engedélyezhető, ha a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve ezt helyénvalónak ítéli, figyelembe véve a vízi út védett jellegét, a működési terület és időszak kedvező éghajlati viszonyait, továbbá azzal a feltétellel, hogy e mentőtutajok teljes mértékben megfelelnek a nagysebességű vízjárművekre vonatkozó szabályzat 10. melléklete követelményeinek.

Alternatív megoldásként a mentőtutajok rendes állománya mellett a hajó vihet magával automatikusan önbeálló vagy fedett reverzibilis mentőtutajokat olyan összkapacitással, amely a mentőcsónakokban már el nem helyezhető személyek legalább 50 %-ának helyet biztosít. E kiegészítő mentőtutaj-kapacitást a fedélzeten tartózkodó személyek száma és a mentőcsónakokban elhelyezett személyek száma közötti különbség alapján határozzák meg. Az ilyen mentőtutajokat a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve hagyja jóvá, tekintetbe véve az IMO által a 809. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokat.

7. Gyorsjáratú mentési célú csónakok

1. A Ro-Ro személyhajók mentési célú csónakjai közül legalább egynek gyorsjáratú mentési célú csónaknak kell lennie, amelyet a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve hagy jóvá, tekintetbe véve az IMO által a 809. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokat.
2. Minden gyorsjáratú mentési célú csónakot egy megfelelő, a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve által jóváhagyott vízrebocsátó berendezés lát el. A berendezés jóváhagyásakor a lobogó szerinti állam közigazgatási szerve figyelembe veszi, hogy a gyorsjáratú mentési célú csónak vízre bocsátását és fedélzetre történő visszahelyezését rendkívül kedvezőtlen időjárási viszonyok között is meg kell oldani, és emellett figyelembe veszi az IMO által elfogadott ajánlásokat.
3. Minden gyorsjáratú mentési célú csónakhoz legalább két embert képeznek ki a személyzetből és őket rendszeresen gyakorlatoztatják, tekintetbe véve a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW) A-VI/2. szakaszának a „Minimális képesítési normák a gyorsjáratú mentési célú csónakokra” című A-VI/2-2. táblázatát és az IMO A.771(18) határozata által elfogadott ajánlásokat azok mindenkor hatályos állapotában. A képzés és a gyakorlatozás kiterjed a mentés, valamint a csónakok kezelése, manőverezés és a működtetés minden kérdésére különböző feltételek mellett, és az eredeti állapot visszaállítására a csónak felborulását követően.
4. Abban az esetben, amikor egy meglévő Ro-Ro személyhajó kialakítása vagy mérete nem teszi lehetővé a 3.1. bekezdésben előírt gyorsjáratú mentési célú csónak elhelyezését, gyorsjáratú mentőcsónak helyezhető el egy olyan meglévő mentőcsónak helyére, amely mentőcsónaknak vagy vészhelyzetben alkalmazható vízi járműnek minősül, feltéve, hogy az összes alábbi feltétel teljesül:
 1. az elhelyezett gyorsjáratú mentési célú csónakot egy, a 3.2 bekezdés rendelkezéseinek megfelelő vízrebocsátó berendezés látja el;
 2. a fenti csere miatt kieső túlélési vízi jármű kapacitást olyan mentőtutajok telepítésével pótolják, amelyek legalább annyi személy szállítására alkalmasak, mint a kicserélt mentőcsónak; és
 3. e mentőtutajokat a meglévő vízrebocsátó berendezés vagy tengeri evakuálási rendszerek látják el.

8. Mentőeszközök

1. Minden Ro-Ro személyhajót felszerelnek olyan hatékony eszközökkel, amelyek segítségével a túlélők gyorsan kimentethetők a vízből, és a túlélőket a mentőegységből vagy a túlélési járműből a hajóra lehet juttatni.
2. A túlélők hajóra juttatásának eszközei részét képezhetik a hajó tengeri evakuálási rendszerének vagy egy mentési célokra tervezett rendszernek.

A lobogó szerinti állam jóváhagyja ezen eszközöket, tekintettel az IMO által a 810. MSC körlevéllel elfogadott ajánlásokra.
3. Amennyiben a tengeri evakuálási rendszer csúszdája a túlélők fedélzetre juttatásának eszköze, azt felszerelik kapaszkodókkal vagy hágcsókkal, hogy segítsék a csúszdán való felmászást.

9. Mentőmellények

1. A III/7.2. és III/22.2. SOLAS-szabály rendelkezéseinek sérelme nélkül elegendő számú mentőmellényt kell tárolni a gyülekezőhelyek közelében, hogy az utasoknak ne kelljen visszatérniük kabinjaikba a mentőmellényeikért.
2. A Ro-Ro személyhajókon minden egyes mentőmellényt fel kell szerelni az LSA szabályzat 2.2.3. bekezdése követelményeinek megfelelő fényforrással.