

32003L0075

L 190/6

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

30.7.2003

DYREKTYWA KOMISJI 2003/75/WE**z dnia 29 lipca 2003 r.****zmieniająca załącznik I do dyrektywy Rady 98/18/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

Artykuł 1

uwzględniając dyrektywę Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 lit. b),

Rozdział III sekcja 5–1 załącznika I do dyrektywy 98/18/WE zastępuje się tekstem Załącznika do niniejszej dyrektywy.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

(1) Dyrektywa Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich stosuje się do nowych oraz istniejących statków na liniach krajowych zgodnie z wymaganiami załącznika I.

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy po dacie jej wejścia w życie i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

(2) Rozdział III sekcja 5–1 załącznika I do dyrektywy 98/18/WE wymagał zmian w odniesieniu do tratw ratunkowych, szybkich łodzi ratowniczych, środków ratunkowych oraz kamizelek ratunkowych na istniejących statkach typu ro-ro najpóźniej do pierwszego okresowego przeglądu po dniu 1 lipca 2000 r.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

(3) Dyrektywa Komisji 2002/25/WE z dnia 5 marca 2002 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/18/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽²⁾ wymagała dalszych zmian tego samego wyposażenia do dnia 1 stycznia 2003 r.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

(4) Odpowiednie wyposażenie zgodne z Konwencją SOLAS zezwala na dokonywanie modyfikacji istniejących statków w czasie napraw głównych, zmian lub zastąpienia sprzętu ratowniczego.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

(5) Dlatego dyrektywę 98/18/WE należy zmienić w celu umożliwienia zastosowania niniejszych szczególnych nowych wymagań do istniejących statków typu ro-ro w nieprzekraczalnym terminie.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 lipca 2003 r.

(6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznej Żeglugi powołanego na mocy art. 14 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 ⁽³⁾,

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 98 z 15.4.2002, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

ZAŁĄCZNIK

5-1 Wymagania odnoszące się do statków pasażerskich typu ro-ro (26)

STATKI KLASY B, C I D TYPU RO-RO ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R.:

- .1 Statki pasażerskie typu ro-ro zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. spełniają wymagania pkt .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 i .9 najpóźniej do dnia pierwszego okresowego przeglądu po dniu 1 stycznia 2006 r.

Przed tym dniem pkt .2, .3, .4 i .5 stosuje się do statków typu ro-ro zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2003 r.

Bez względu na powyższe, gdy urządzenia ratunkowe na takich statkach są zastępowane lub takie statki przechodzą naprawy, zmiany lub modyfikacje o charakterze głównym, które obejmują zastąpienie lub dodanie do ich istniejących urządzeń ratunkowych, takie urządzenia ratunkowe spełniają istotne wymagania pkt .6, .7, .8 i .9.

.2 *Tratwy ratunkowe*

- .1 Tratwy ratunkowe znajdujące się na statku pasażerskim typu ro-ro są obsługiwane przez morski system ewakuacji spełniający wymagania regulacji Solas III/48.5 lub urządzenie do spuszczenia na wodę spełniające wymagania regulacji SOLAS III/48.6 obowiązującej dnia 17 marca 1998 r., równomiernie rozmieszczone na każdej burcie statku.

Należy zapewnić łączność między miejscem wsiadania i pomostem wsiadania.

- .2 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest wyposażona w urządzenie przechowywania, zapewniające swobodny jej spływ, spełniające wymagania regulacji SOLAS III/23 obowiązującej dnia 17 marca 1998 r.

- .3 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest wyposażona w rampę do wsiadania spełniającą, odpowiednio, wymagania regulacji SOLAS III/39.4.1 lub regulacji SOLAS III/40.4.1 obowiązującej dnia 17 marca 1998 r.

- .4 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest tratwą samoprostującą się lub obciążoną brezentem, odwracalną, utrzymującą zawsze właściwą pozycję i pływającą bezpiecznie niezależnie od tego, którą stroną do góry. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętą trasą podróży i korzystnymi warunkami klimatycznymi strefy oraz okresem pływania, administracja państwa bandery może dopuścić tratwy pompowane, odkryte i odwracalne, pod warunkiem że w całości spełniają one wymagania załącznika 10 Kodeksu Bezpieczeństwa Jednostek o Dużej Prędkości.

Ewentualnie statek jest wyposażony w samoprostujące się lub namiotowe odwracalne tratwy ratunkowe stanowiące uzupełnienie podstawowego kompletu tratw o takiej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 50 % osób, dla których nie ma miejsca w łodziach ratunkowych. Tę dodatkową pojemność tratw należy określić w oparciu o różnicę między całkowitą liczbą osób na statku a liczbą osób, które mogą pomieścić łodzie ratunkowe. Każda tratwa ratunkowa jest zatwierdzona przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.

.3 *Szybkie łodzie ratownicze*

- .1 Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych na statku pasażerskim typu ro-ro jest szybką łodzią ratowniczą zatwierdzoną przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.

- .2 Każda szybka łódź ratownicza jest obsługiwana za pomocą odpowiedniego urządzenia do spuszczenia na wodę, zatwierdzonego przez administrację państwa bandery. W trakcie zatwierdzania takich urządzeń do spuszczenia na wodę, administracja państwa bandery bierze pod uwagę fakt, że szybka łódź ratownicza jest przeznaczona do spuszczenia na wodę i podnoszenia na pokład nawet w trudnych i niekorzystnych warunkach pogodowych, oraz uwzględnia zalecenia przyjęte przez IMO.

- .3 Co najmniej dwóch członków załogi każdej szybkiej łodzi ratowniczej jest przeszkolonych i odbywa regularne ćwiczenia z uwzględnieniem sekcji A-VI/2 tabeli A-VI/2-2 „Minimalne normy kompetencyjne obowiązujące w zakresie eksploatacji szybkich łodzi ratowniczych” Kodeksu szkolenia, certyfikacji i stanowisk marynarzy (kodeks STCW) oraz zaleceń przyjętych przez IMO w uchwale A.771 ust. 18, ze zmianami. Treningi i ćwiczenia obejmują wszystkie aspekty ratowania, podczepiania łodzi, manewrowania, operowania łodzią w różnych warunkach i jej prostowania w przypadku wywrócenia.

.4 W przypadku gdy budowa lub wielkość statku pasażerskiego typu ro-ro uniemożliwiają wyposażenie statku w szybką łódź ratowniczą zgodnie z ppkt .3.1, szybka łódź ratownicza może być zainstalowana w miejsce istniejącej łodzi ratunkowej, która jest zatwierdzona jako łódź ratownicza, lub w miejsce łodzi przeznaczonych do użycia w nagłych wypadkach, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

- .1 zainstalowana szybka łódź ratownicza jest obsługiwana przez urządzenie do spuszczenia na wodę zgodne z przepisami ppkt .3.2;
- .2 utracona pojemność jednostki ratunkowej na skutek powyższej zmiany jest rekompensowana instalacją tratw ratunkowych zdolnych pomieścić co najmniej taką samą liczbę osób, jaką pomieściłaby łódź ratunkowa; oraz
- .3 tratwy te są obsługiwane przez istniejące urządzenia do spuszczenia na wodę lub morskie systemy ewakuacji.

.4 Środki ratownicze

.1 Każdy statek pasażerski typu ro-ro jest wyposażony w skuteczne urządzenia do szybkiego wylądowania rozbitków z wody i przenoszenia ich z jednostki ratowniczej lub jednostki ratunkowej bądź tratwy ratunkowej na statek.

.2 Urządzenia do przenoszenia rozbitków na statek mogą stanowić część morskiego systemu ewakuacji lub systemu ratowniczego.

Urządzenia te są zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 810.

.3 Jeżeli ześlizg morskiego systemu ewakuacji ma służyć przemieszczaniu rozbitków na pokład statku, jest on wyposażony w uchwyty lub drabinki ułatwiające wejścia po ześlizgu w górę.

.5 Kamizelki ratunkowe

.1 Niezależnie od wymagań regulacji SOLAS III/7.2 i III/22.2, odpowiednia liczba kamizelek ratunkowych znajduje się w pobliżu miejsc zbiórek tak, aby pasażerowie nie musieli wracać do swoich kabin po kamizelki ratunkowe.

.2 Na statkach pasażerskich typu ro-ro każda kamizelka ratunkowa jest wyposażona w lampkę odpowiadającą wymaganiom regulacji SOLAS III/32.2 obowiązującej dnia 17 marca 1998 r.

STATKI KLASY B, C I D TYPU RO-RO ZBUDOWANE PO DNIU 1 STYCZNIA 2003 R.

.6 Tratwy ratunkowe

.1 Tratwy ratunkowe statków pasażerskich typu ro-ro są obsługiwane przez morskie systemy ewakuacji zgodnie z ust. 6.2 Kodeksu LSA lub przez urządzenia do spuszczenia na wodę zgodne z ust. 6.1.5 Kodeksu LSA, które są równomiernie rozmieszczone po obu burtach statku.

Zapewnia się łączność między miejscem wsiadania i pomostem wsiadania.

.2 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest wyposażona w urządzenie przechowywania zapewniające swobodny spływ, spełniające wymagania regulacji Solas III/13.4.

.3 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest wyposażona w rampę do wsiadania spełniającą wymagania odpowiednio ust. 4.2.4.1 lub 4.3.4.1 Kodeksu LSA.

.4 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim typu ro-ro jest tratwą samoprostującą się lub obciążoną brezentem, odwracalną, utrzymującą zawsze właściwą pozycję i pływającą bezpiecznie niezależnie od tego, którą stroną do góry. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętą trasą podróży i korzystnymi warunkami klimatycznymi strefy oraz okresem pływania, administracja państwa bandery może dopuścić tratwy pompowane, odkryte i odwracalne, pod warunkiem że w całości spełniają one wymagania załącznika 10 Kodeksu Bezpieczeństwa Jednostek o Dużej Prędkości.

Ewentualnie statek jest wyposażony w samoprostujące się lub namiotowe odwracalne tratwy ratunkowe stanowiące uzupełnienie podstawowego kompletu tratw o takiej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 50 % osób, dla których nie ma miejsca w łodziach ratunkowych. Tę dodatkową pojemność tratw należy określić w oparciu o różnicę między całkowitą liczbą osób na statku a liczbą osób, które mogą pomieścić łodzie ratunkowe. Każda tratwa ratunkowa jest zatwierdzona przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.

.7 *Szybkie łodzie ratownicze*

- .1 Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych na statku pasażerskim typu ro-ro jest szybką łodzią ratowniczą zatwierdzoną przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.
- .2 Każda szybka łódź ratownicza jest obsługiwana za pomocą odpowiedniego urządzenia do spuszczenia na wodę, zatwierdzonego przez administrację państwa bandery. W trakcie zatwierdzania takich urządzeń do spuszczenia na wodę administracja państwa bandery bierze pod uwagę fakt, że szybka łódź ratownicza jest przeznaczona do spuszczenia na wodę i podnoszenia na pokład nawet w trudnych i niekorzystnych warunkach pogodowych oraz uwzględnia zalecenia przyjęte przez IMO.
- .3 Co najmniej dwóch członków załogi każdej szybkiej łodzi ratowniczej jest przeszkolonych i odbywa regularne ćwiczenia z uwzględnieniem sekcji A-VI/2 tabeli A-VI/2-2 „Minimalne normy kompetencyjne obowiązujące w zakresie eksploatacji szybkich łodzi ratowniczych” Kodeksu szkolenia, certyfikacji i stanowisk marynarzy (kodeks STCW) oraz zaleceń przyjętych przez IMO w uchwale A.771 ust. 18, ze zmianami. Treningi i ćwiczenia obejmują wszystkie aspekty ratowania, podczepiania łodzi, manewrowania, operowania łodzią w różnych warunkach i jej prostowania w przypadku wywrócenia.
- .4 W przypadku gdy budowa lub wielkość statku pasażerskiego typu ro-ro uniemożliwiają wyposażenie statku w szybką łódź ratowniczą zgodnie z ppkt .3.1, szybka łódź ratownicza może być zainstalowana w miejsce istniejącej łodzi ratunkowej, która jest zatwierdzona jako łódź ratownicza, lub w miejsce łodzi przeznaczonych do użycia w nagłych wypadkach, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:
 - .1 zainstalowana szybka łódź ratownicza jest obsługiwana przez urządzenie do spuszczenia na wodę zgodne z przepisami ppkt .3.2;
 - .2 utracona pojemność jednostki ratunkowej na skutek powyższej zmiany jest rekompensowana instalacją tratw ratunkowych zdolnych pomieścić co najmniej taką samą liczbę osób, jaką pomieściłaby łódź ratunkowa; oraz
 - .3 tratwy te są obsługiwane przez istniejące urządzenia do spuszczenia na wodę lub morskie systemy ewakuacji.

.8 *Środki ratownicze*

- .1 Każdy statek pasażerski typu ro-ro jest wyposażony w skuteczne urządzenia do szybkiego wyławiania rozbitków z wody i przenoszenia ich z jednostki ratowniczej lub jednostki ratunkowej bądź tratwy ratunkowej na statek.
- .2 Urządzenia do przenoszenia rozbitków na statek mogą stanowić część morskiego systemu ewakuacji lub systemu ratowniczego.

Urządzenia te są zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 810.
- .3 Jeżeli ześlizg morskiego systemu ewakuacji ma służyć przemieszczaniu rozbitków na pokład statku, jest on wyposażony w uchwyty lub drabinki ułatwiające wejście po ześlizgu w górę.

.9 *Kamizelki ratunkowe*

- .1 Niezależnie od wymagań regulacji SOLAS III/7.2 i III/22.2 odpowiednia liczba kamizelek ratunkowych znajduje się w pobliżu miejsc zbiórek tak, aby pasażerowie nie musieli wracać do swoich kabin po kamizelki ratunkowe.
 - .2 Na statkach pasażerskich typu ro-ro każda kamizelka ratunkowa jest wyposażona w lampkę odpowiadającą wymaganiom ust. 2.2.3 Kodeksu LSA.
-