

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2003/75/EG**av den 29 juli 2003****om ändring av bilaga I till rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg ⁽¹⁾, särskilt artikel 8 b i detta, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg gäller nya och existerande fartyg som används på inrikes resor i enlighet med kraven i bilaga I.
- (2) Enligt avsnitt 5-1 i kapitel III i bilaga I till direktiv 98/18/EG måste de modifikationer som föreskrivs för livflottar, snabbgående beredskapsbåtar, räddningsmedel och räddningsvästar på existerande ro-ro-fartyg vara gjorda senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 juli 2000.
- (3) Enligt kommissionens direktiv 2002/25/EG av den 5 mars 2002 om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg ⁽²⁾ måste ytterligare modifikationer på sådan utrustning göras senast den 1 januari 2003.
- (4) Enligt motsvarande SOLAS-krav kan ändringar på existerande fartyg utföras i samband med större reparationer, ombyggnader eller utbyte av livräddningsutrustning.
- (5) Man bör därför ändra direktiv 98/18/EG och införa rimliga tidsramar för tillämpningen av dessa specifika nya krav på existerande ro-ro-fartyg.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv överensstämmer med yttrandet från den sjösäkerhetskommitté som inrättats genom förordning (EG) nr 2099/2002 ⁽³⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Avsnitt 5–1 i kapitel III i bilaga I till direktiv 98/18/EG skall ersättas med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast sex månader efter dess ikraftträdande. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 29 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

⁽¹⁾ EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 98, 15.4.2002, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

BILAGA

5-1 Krav för ro-ro-passagerarfartyg (26)

RO-RO-FARTYG AV KLASSE B, C OCH D, BYGGDA FÖRE DEN 1 JANUARI 2003

- .1 Ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 januari 2003 skall uppfylla kraven i punkterna .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 och .9 senast vid den första periodiska besiktningen efter den 1 januari 2006.

Fram till dess skall punkterna .2, .3, .4 och .5 gälla för ro-ro-fartyg byggda före den 1 januari 2003.

Utan hinder av ovanstående skall livräddningsredskap eller livräddningsanordningar uppfylla de relevanta kraven i punkterna .6, .7, .8 och .9 när de byts ut eller när nämnda fartyg blir föremål för sådana reparationer, ombyggnader eller ändringar i väsentligt avseende som även omfattar utbyte av eller tillägg till fartygens befintliga livräddningsredskap eller livräddningsanordningar.

.2 Livflottar

- .1 Livflottar på ro-ro-passagerarfartyg skall betjänas av fartygsevakeringssystem (MES) som uppfyller kraven i SOLAS regel III/48.5, i dess lydelse av den 17 mars 1998, eller sjösättningsredskap som uppfyller kraven i SOLAS regel III/48.6, i dess lydelse av den 17 mars 1998, jämnt fördelade på fartygets båda sidor.

Kommunikation skall kunna ske mellan embarkeringsstationen och plattformen.

- .2 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall vara försedd med förvaringsanordningar för fri uppflytning som uppfyller kraven i SOLAS regel III/23, i dess lydelse av den 17 mars 1998.

- .3 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall vara utrustad med en antringsramp som uppfyller kraven i antingen SOLAS regel III/39.4.1 eller SOLAS regel III/40.4.1, i deras lydelse av den 17 mars 1998.

- .4 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall antingen vara automatiskt självdriftande eller tältförsedd och vändbar samt vara stabil i hög sjö och fungera säkert, oavsett vilken sida som är vänd uppåt. Öppna vändbara livflottar får godkännas, om flaggstatens administration anser detta lämpligt med hänsyn till resans skyddade karaktär och de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet och under verksamhetsperioden och under förutsättning att sådana livflottar helt uppfyller kraven i bilaga 10 till koden för höghastighetsfartyg.

Alternativt skall fartyget medföra automatiskt självdriftande livflottar eller tältförsedda vändbara livflottar, förutom sin normala utrustning av livflottar, vars sammanlagda kapacitet skall kunna rymma minst 50 % av de personer som inte ryms i livbåtarna. Denna extra kapacitet av livflottar skall fastställas på grundval av skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och det antal personer som ryms i livbåtarna. Varje sådan livflotte skall godkännas av flaggstatens administration med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.809.

.3 Snabbgående beredskapsbåtar

- .1 Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro-passagerarfartyg skall vara en snabbgående beredskapsbåt som är godkänd av flaggstatens administration i enlighet med IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.809.

- .2 Varje snabbgående beredskapsbåt skall betjänas av ett lämpligt sjösättningsredskap som är godkänt av flaggstatens administration. När flaggstatens administration godkänner sådana redskap skall den ta hänsyn till att den snabbgående beredskapsbåten är avsedd att sjösättas och tas ombord även under svåra, ogynnsamma väderförhållanden och även ta hänsyn till IMO:s rekommendationer.

- .3 Minst två besättningar till varje snabbgående beredskapsbåt skall utbildas och tränas regelbundet med beaktande av avsnitt A-VI/2, tabell A-VI/2-2 "Specifikation av lägsta utbildningsnivå för handhavande av snabbgående beredskapsbåtar" i Regler för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden) och IMO:s rekommendationer enligt resolution A.771(18), i sin gällande lydelse. Utbildningen och träningen skall innefatta alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden samt att vända dem rätt efter kantring.

.4 Om den snabbgående beredskapsbåt som krävs enligt punkt .3.1 inte kan installeras i ett existerande ro-ro-passagerarfartyg på grund av fartygets konstruktion eller storlek, får den snabbgående beredskapsbåten installeras i stället för en existerande livbåt som är godkänd som beredskapsbåt eller båt för användning i en nödsituation, under förutsättning att alla följande villkor är uppfyllda:

- .1 Den snabbgående beredskapsbåt som installeras betjänas av ett sjösättningsredskap som uppfyller bestämmelserna i punkt .3.2.
- .2 Den kapacitet i livräddningsfarkoster som förlorats genom ovannämnda utbyte kompenseras genom installering av livflottar som kan medföra minst det antal personer som den ersatta livbåten kunde medföra.
- .3 Sådana livflottar betjänas av existerande sjösättningsredskap eller marina evakueringsystem.

.4 Räddningsmedel

- .1 Varje ro-ro-passagerarfartyg skall vara utrustat med effektiva anordningar för att snabbt kunna rädda överlevande ur vattnet och föra överlevande från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.
- .2 Utrustningen för att överföra överlevande till fartyget kan ingå som en del av ett marint evakueringsystem eller bestå av ett system som är utformat för räddningsändamål.

Sådan utrustning skall godkännas av flaggstaten med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.810.

- .3 Om rutschbanan i ett marint evakueringsystem är avsedd att användas för att överföra överlevande till fartygets däck, skall banan vara försedd med handrep eller stegar som hjälpmedel för att klättra uppför rutschbanan.

.5 Räddningsvästar

- .1 Utan hinder av kraven i SOLAS regler III/7.2 och III/22.2 skall ett tillräckligt antal räddningsvästar vara placerade i närheten av samlingsstationerna, så att passagerarna inte skall behöva återvända till sina hytter för att hämta sina räddningsvästar.
- .2 I ro-ro-passagerarfartyg skall varje räddningsväst vara utrustad med ett ljus som uppfyller kraven i SOLAS regel III/32.2 i dess lydelse av den 17 mars 1998.

RO-RO-FARTYG AV KLASS B, C OCH D, BYGGDA EFTER DEN 1 JANUARI 2003

.6 Livflottar

- .1 Livflottar på ro-ro-passagerarfartyg skall betjänas av marina evakueringsystem (MES) som uppfyller kraven i avsnitt 6.2 i LSA-koden eller sjösättningsredskap som uppfyller kraven i punkt 6.1.5 i LSA-koden, jämnt fördelade på fartygets båda sidor.

Kommunikation skall kunna ske mellan embarkeringsstationen och plattformen.

- .2 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall vara försedd med förvaringsanordningar för fri uppflytning som uppfyller kraven i SOLAS regel III/13.4.
- .3 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall vara utrustad med en antringsramp som uppfyller kraven i antingen punkt 4.2.4.1 eller 4.3.4.1 i LSA-koden.
- .4 Varje livflotte på ro-ro-passagerarfartyg skall antingen vara automatiskt självdrivande eller tältförsedd och vändbar samt vara stabil i hög sjö och fungera säkert, oavsett vilken sida som är vänd uppåt. Öppna vändbara livflottar får godkännas om flaggstatens administration anser detta lämpligt med hänsyn till resans skyddade karaktär och de gynnsamma klimatförhållanden som råder i verksamhetsområdet och under verksamhetsperioden och under förutsättning att sådana livflottar helt uppfyller kraven i bilaga 10 till koden för höghastighetsfartyg.

Alternativt skall fartyget medföra automatiskt självdrivande livflottar eller tältförsedda vändbara livflottar, förutom sin normala utrustning av livflottar, vars sammanlagda kapacitet skall kunna rymma minst 50 % av de personer som inte ryms i livbåtarna. Denna extra kapacitet av livflottar skall fastställas på grundval av skillnaden mellan det totala antalet personer ombord och det antal personer som ryms i livbåtarna. Varje sådan livflotte skall godkännas av flaggstatens administration med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.809.

.7 Snabbgående beredskapsbåtar

- .1 Minst en av beredskapsbåtarna på ett ro-ro-passagerarfartyg skall vara en snabbgående beredskapsbåt som är godkänd av flaggstatens administration i enlighet med IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.809.
- .2 Varje snabbgående beredskapsbåt skall betjänas av ett lämpligt sjösättningsredskap som är godkänt av flaggstatens administration. När flaggstatens administration godkänner sådana redskap skall den ta hänsyn till att den snabbgående beredskapsbåten är avsedd att sjösättas och tas ombord även under svåra, ogynnsamma väderförhållanden och även ta hänsyn till IMO:s rekommendationer.
- .3 Minst två besättningar till varje snabbgående beredskapsbåt skall utbildas och tränas regelbundet med beaktande av avsnitt A-VI/2, tabell A-VI/2-2 "Specifikation av lägsta utbildningsnivå för handhavande av snabbgående beredskapsbåtar" i Regler för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-koden) och IMO:s rekommendationer enligt resolution A.771(18), i sin gällande lydelse. Utbildningen och träningen skall innefatta alla aspekter på räddning, handhavande, manövrering och drift av dessa båtar under olika förhållanden samt att vända dem rätt efter kantring.
- .4 Om den snabbgående beredskapsbåt som krävs enligt punkt 3.1 inte kan installeras i ett existerande ro-ro-passagerarfartyg på grund av fartygets konstruktion eller storlek, får den snabbgående beredskapsbåten installeras i stället för en existerande livbåt som är godkänd som beredskapsbåt eller båt för användning i en nödsituation, under förutsättning att alla följande villkor är uppfyllda:
 - .1 Den snabbgående beredskapsbåt som installeras betjänas av ett sjösättningsredskap som uppfyller bestämmelserna i punkt 3.2.
 - .2 Den kapacitet i livräddningsfarkoster som förlorats genom ovannämnda utbyte kompenseras genom installering av livflottar som kan medföra minst det antal personer som den ersatta livbåten kunde medföra.
 - .3 Sådana livflottar betjänas av existerande sjösättningsredskap eller marina evakueringsystem.

.8 Räddningsmedel

- .1 Varje ro-ro-passagerarfartyg skall vara utrustat med effektiva anordningar för att snabbt kunna rädda överlevande ur vattnet och föra överlevande från räddningsenheter eller livräddningsfarkoster till fartyget.
- .2 Utrustningen för att överföra överlevande till fartyget kan ingå som en del av ett marint evakueringsystem eller bestå av ett system som är utformat för räddningsändamål.

Sådan utrustning skall godkännas av flaggstaten med hänsyn till IMO:s rekommendationer i MSC/Cirk.810.
- .3 Om rutschbanan i ett marint evakueringsystem är avsedd att användas för att överföra överlevande till fartygets däck, skall banan vara försedd med handrep eller stegar som hjälpmedel för att klättra uppför rutschbanan.

.9 Räddningsvästar

- .1 Utan hinder av kraven i SOLAS regler III/7.2 och III/22.2 skall ett tillräckligt antal räddningsvästar vara placerade i närheten av samlingsstationerna, så att passagerarna inte skall behöva återvända till sina hytter för att hämta sina räddningsvästar.
 - .2 I ro-ro-passagerarfartyg skall varje räddningsväst vara utrustad med ett ljus som uppfyller kraven i punkt 2.2.3 i LSA-koden.
-