

KOMMISJONSDIREKTIV 2003/75/EF

2006/EØS/15/22

av 29. juli 2003

om endring av vedlegg I til rådsdirektiv 98/18/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip⁽¹⁾, særlig artikkel 8 bokstav b), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip får anvendelse på nye og eksisterende skip i innenriksfart i samsvar med kravene i vedlegg I.
- 2) Kapittel III avsnitt 5-1 i vedlegg I til direktiv 98/18/EF inneholdt krav om endringer av redningsflåter, hurtige mann-overbord-båter, midler til ombordtaking og redningsvester på eksisterende roro-skip senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 2000.
- 3) Kommisjonsdirektiv 2002/25/EF av 5. mars 2002 om endring av rådsdirektiv 98/18/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip⁽²⁾ inneholdt krav om ytterligere endringer av slikt utstyr innen 1. januar 2003.
- 4) I henhold til tilsvarende SOLAS-krav kan endringer av eksisterende skip utføres i samband med større reparasjoner, ombygginger eller utskiftinger av redningsutstyr.
- 5) Direktiv 98/18/EF bør derfor endres slik at det fastsettes en rimelig frist for anvendelse av disse særlige nye kravene på eksisterende roro-skip.
- 6) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen for sjøsikkerhet nedsatt ved forordning (EF) nr. 2099/2002⁽³⁾ —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Kapittel III avsnitt 5-1 i vedlegg I til direktiv 98/18/EF erstattes med teksten i vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

1. Innen seks måneder etter ikrafttredelsen av dette direktiv skal medlemsstatene sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme det. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 29. juli 2003.

For Kommissjonen
Loyola DE PALACIO
Visepresident

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 190 av 30.7.2003, s. 6, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 179/2003 av 5. desember 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 15 av 25.3.2004, s. 17.

⁽¹⁾ EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 98 av 15.4.2002, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

VEDLEGG

5-1 Krav til roro-passasjerskip (26)

RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD FØR 1. JANUAR 2003:

- .1 Roro-passasjerskip bygd før 1. januar 2003 skal oppfylle kravene i nr. .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 og .9 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. januar 2006.

Fram til denne datoen får nr. .2, .3, .4 og .5 anvendelse for roro-skip bygd før 1. januar 2003.

Uten hensyn til ovenstående skal redningsutstyr eller –innretninger på slike skip oppfylle de relevante krav i nr. .6, .7, .8 og .9 når de byttes ut, eller når slike skip gjennomgår større reparasjoner, ombygginger eller endringer som omfatter utskifting av eller tillegg til skipets eksisterende redningsutstyr eller – innretninger.

2 Redningsflåter

- .1 Redningsflåter på roro-passasjerskipet skal betjenes av evakueringsystemer i samsvar med SOLAS-regel III/48.5, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998, eller av utsettingsinnretninger i samsvar med SOLAS-regel III/48.6, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998, likt fordelt på begge sider av skipet.

Det skal sikres at det er samband mellom innskipingsstasjonen og plattformen.

- .2 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsinnretninger som tilfredsstiller kravene i SOLAS-regel III/23, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.
- .3 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform som tilfredsstiller kravene i SOLAS-regel III/39.4.1 eller eventuelt SOLAS-regel III/40.4.1, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.
- .4 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal enten rette seg opp automatisk eller være en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan fungere sikkert, uavhengig av hvilken side den flyter på. Åpne, vendbare redningsflåter kan tillates dersom flaggstatens myndighet mener dette er forsvarlig ut fra reisens beskyttede art og de gunstige klimaforholdene i fartsområdet og -perioden, og forutsatt at slike redningsflåter fullt ut tilfredsstiller kravene i vedlegg 10 i regelverket for hurtiggående fartøyer.

Alternativt skal skipet føre redningsflåter som retter seg opp automatisk eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal bestemmes ut fra differansen mellom det samlede antall personer om bord og det antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.

3 Hurtige mann-overbord-båter

- .1 Minst én av mann-overbord-båtene på et roro-passasjerskip skal være en hurtig mann-overbord-båt godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.
- .2 Hver hurtige mann-overbord-båt skal betjenes av en egnet utsettingsinnretning godkjent av flaggstatens myndighet. Ved godkjenning av slike innretninger skal flaggstatens myndighet ta hensyn til at den hurtige mann-overbord-båten er beregnet på å settes ut og tas om bord selv under meget ugunstige værforhold, og også ta i betraktning de anbefalinger som er vedtatt av IMO.
- .3 Minst to besetninger for hver hurtige mann-overbord-båt skal jevnlig få opplæring og øvelse, idet det tas hensyn til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i regelverket for opplæring, sertifikater og vakt hold for sjøfolk (STCW) og anbefalingene vedtatt av IMO ved resolusjon A.771(18), med endringer. Opplæring og øvelser skal omfatte alle redningsaspekter som håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.

- .4 Dersom et eksisterende roro-passasjerskip er innrettet på en slik måte eller er av en slik størrelse at det hindrer plassering av den hurtige mann-overbord-båten påbudt etter nr. 3.1, kan den hurtige mann-overbord-båten plasseres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-overbord-båt eller båt til bruk i en nødsituasjon, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 den hurtige mann-overbord-båten som er plassert, betjenes av en utsettingsinnretning som er i samsvar med bestemmelsene i nr. 3.2,
 - .2 kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og
 - .3 slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsinnretningene eller evakueringsystemene.
- .4 *Midler til ombordtaking*
 - .1 Alle roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til hurtig ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.
 - .2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være en del av et evakueringsystem eller kan være en del av et system konstruert for redningsformål.

Slike midler skal være godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 810.
 - .3 Dersom det er meningen at sklien i et evakueringsystem skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller trinn som hjelp til å klatre opp sklien.
- .5 *Redningsvester*
 - .1 Uten hensyn til kravene i SOLAS-regel III/7.2 og III/22.2 skal det være stuet et tilstrekkelig antall redningsvester i nærheten av mønstringsstasjonene, slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.
 - .2 På roro-passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som tilfredsstiller kravene i SOLAS-regel III/32.2, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.

RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D BYGD ETTER 1. JANUAR 2003:

- .6 *Redningsflåter*
 - .1 Redningsflåter på roro-passasjerskipet skal betjenes av evakueringsystemer i samsvar med nr. 6.2 i LSA-regelverket eller utsettingsinnretninger i samsvar med nr. 6.1.5 i LSA-regelverket, likt fordelt på begge sider av skipet.

Det skal sikres at det er samband mellom innskipingsstasjonen og plattformen.
 - .2 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsinnretninger som tilfredsstiller kravene i SOLAS-regel III/13.4.
 - .3 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform som tilfredsstiller kravene i nr. 4.2.4.1 eller eventuelt 4.3.4.1 i LSA-regelverket.
 - .4 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal enten rette seg opp automatisk eller være en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan fungere sikkert, uavhengig av hvilken side den flyter på. Åpne, vendbare redningsflåter kan tillates dersom flaggstatens myndighet mener dette er forsvarlig ut fra reisens beskyttede art og de gunstige klimaforholdene i fartsområdet og -perioden, og forutsatt at slike redningsflåter fullt ut tilfredsstiller kravene i vedlegg 10 i regelverket for hurtiggående fartøyer.

Alternativt skal skipet føre redningsflåter som retter seg opp automatisk eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal bestemmes ut fra differansen mellom det samlede antall personer om bord og det antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.

7 Hurtige mann-overbord-båter

- .1 Minst én av mann-overbord-båtene på et roro-passasjerskip skal være en hurtig mann-overbord-båt godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.
- .2 Hver hurtige mann-overbord-båt skal betjenes av en egnet utsettingsinnretning godkjent av flaggstatens myndighet. Ved godkjenning av slike innretninger skal flaggstatens myndighet ta hensyn til at den hurtige mann-overbord-båten er beregnet på å settes ut og tas om bord selv under meget ugunstige værforhold, og også ta i betraktning de anbefalinger som er vedtatt av IMO.
- .3 Minst to besetninger for hver hurtige mann-overbord-båt skal jevnlig få opplæring og øvelse, idet det tas hensyn til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) og anbefalingene vedtatt av IMO ved resolusjon A.771(18), med endringer. Opplæring og øvelser skal omfatte alle redningsaspekter som håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.
- .4 Dersom et eksisterende roro-passasjerskip er innrettet på en slik måte eller er av en slik størrelse at det hindrer plassering av den hurtige mann-overbord-båten påbudt etter nr. 3.1, kan den hurtige mann-overbord-båten plasseres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-overbord-båt eller båt til bruk i en nødsituasjon, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 den hurtige mann-overbord-båten som er plassert, betjenes av en utsettingsinnretning som er i samsvar med bestemmelsene i nr. 3.2,
 - .2 kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og
 - .3 slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsinnretningene eller evakueringsssystemene.

8 Midler til ombordtaking

- .1 Alle roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til hurtig ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.
- .2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være en del av et evakueringsystem eller kan være en del av et system konstruert for redningsformål.

Slike midler skal være godkjent av flaggstatens myndighet, idet det tas hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 810.
- .3 Dersom det er meningen at sklien i et evakueringsystem skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller trinn som hjelp til å klatre opp sklien.

9 Redningsvester

- .1 Uten hensyn til kravene i SOLAS-regel III/7.2 og III/22.2 skal det være stuet et tilstrekkelig antall redningsvester i nærheten av mønstringsstasjonene, slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.
 - .2 På roro-passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som tilfredsstiller kravene i nr. 2.2.3 i LSA-regelverket.
-