

DIRETTIVA 2003/75/CE DELLA COMMISSIONE
del 29 luglio 2003

che modifica l'allegato I della direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, lettera b),

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri si applica alle navi nuove ed esistenti adibite a viaggi nazionali, in conformità delle prescrizioni dell'allegato I.
- (2) Il capitolo III, sezione 5-1, dell'allegato I della direttiva 98/18/CE prescrive modifiche relative alle zattere di salvataggio e ai mezzi di soccorso nonché alle cinture di sicurezza sulle navi ro-ro esistenti non oltre la data della prima visita di controllo periodica successiva al 1° luglio 2000.
- (3) La direttiva 2002/25/CE della Commissione, del 5 marzo 2002, che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri ⁽²⁾, ha prescritto ulteriori modifiche relative a tali attrezzature entro il 1° gennaio 2003.
- (4) Le corrispondenti disposizioni SOLAS consentono che le modifiche da apportare alle navi esistenti abbiano luogo al momento in cui vengono effettuate riparazioni, modificazioni o sostituzioni rilevanti delle attrezzature di salvataggio.
- (5) La direttiva 98/18/CE deve pertanto essere modificata per far luogo ad un termine ragionevole per l'applicazione di questi nuovi requisiti specifici alle navi ro-ro esistenti.
- (6) Le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per la sicurezza marittima istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 ⁽³⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Il testo del capitolo III, sezione 5-1, dell'allegato I della direttiva 98/18/CE è sostituito dal testo dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro sei mesi dalla data della sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 29 luglio 2003.

Per la Commissione

Loyola DE PALACIO

Vice-presidente

⁽¹⁾ GU L 144 del 15.5.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 98 del 15.4.2002, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

ALLEGATO

5-1 Requisiti relativi alle navi ro-ro da passeggeri (R 26)

NAVI RO-RO DA PASSEGGIERI DELLE CLASSI B, C e D COSTRUITE PRIMA DEL 1° GENNAIO 2003

- .1 Le navi ro-ro da passeggeri costruite prima del 1° gennaio 2003 devono conformarsi alle disposizioni dei paragrafi .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 e .9 entro la data della prima visita di controllo periodica successiva al 1° gennaio 2006.

Anteriormente a tale data, alle navi ro-ro costruite prima del 1° gennaio 2003 si applicano i paragrafi .2, .3, .4 e .5.

In deroga alle disposizioni che precedono, quando su tali navi gli apparecchi o i dispositivi di salvataggio vengono sostituiti o quando tali navi vengono sottoposte a riparazioni, adattamenti o modifiche rilevanti che comportano sostituzioni o aggiunte ai loro esistenti dispositivi o apparecchiature di salvataggio, questi dispositivi o apparecchiature devono conformarsi alle pertinenti disposizioni dei paragrafi .6, .7, .8 e .9.

.2 Zattere di salvataggio

- .1 Le zattere di salvataggio delle navi ro-ro da passeggeri devono essere servite da dispositivi MES (Marine Evacuation System) conformi alla regola SOLAS III/48.5 in vigore il 17 marzo 1998, oppure da dispositivi per la messa a mare conformi alla regola SOLAS III/48.6 in vigore il 17 marzo 1998, ugualmente distribuiti su ciascun fianco della nave.

Deve essere assicurata la comunicazione tra la zona di imbarco e la piattaforma.

- .2 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere provvista di dispositivo di galleggiamento libero conforme alla regola SOLAS III/23 in vigore il 17 marzo 1998.
- .3 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere del tipo provvisto di rampa di imbarco conforme alle disposizioni di cui alla regola SOLAS III/39.4.1 o alla regola SOLAS III/40.4.1 in vigore il 17 marzo 1998, a seconda del caso.
- .4 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere autoraddrizzante o con tenda e reversibile, stabile in condizioni di mare grosso e in grado di operare in condizioni di sicurezza indipendentemente dal lato sul quale galleggia. È consentito l'uso di zattere di salvataggio aperte e reversibili ove l'amministrazione dello Stato di bandiera ritenga tale uso giustificato del fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare e nel periodo in cui opera la nave, e purché tali zattere siano pienamente conformi alle disposizioni dell'allegato 10 del codice per le unità veloci.

In alternativa, ogni nave può essere dotata di zattere autoraddrizzanti o con tenda e reversibili in aggiunta alla sua normale dotazione di zattere di salvataggio, la cui capacità totale sia almeno pari al 50 % delle persone che non possono essere sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio. Tale capacità supplementare deve essere determinata in base alla differenza fra il numero totale delle persone a bordo e il numero delle persone sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio. Le suddette zattere devono essere approvate dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO (con Circ. MSC 809).

.3 Battelli di emergenza veloci

- .1 Almeno un battello di emergenza a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere un battello di emergenza veloce, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circ. MSC 809.
- .2 Ciascun battello di emergenza veloce deve essere provvisto di un adeguato dispositivo per la messa a mare, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera. Nell'approvare tali dispositivi, detta amministrazione terrà conto del fatto che i battelli di emergenza veloci devono poter essere messi a mare e recuperati anche in condizioni meteomarine molto sfavorevoli, nonché delle raccomandazioni adottate dall'IMO.
- .3 Almeno due equipaggi di ciascun battello di emergenza veloce devono essere addestrati e devono partecipare a esercitazioni periodiche, secondo quanto prescritto dalla sezione A-VI/2, tabella A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» del Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code (Norme per l'addestramento, l'abilitazione e il servizio di guardia) e dalle raccomandazioni adottate dall'IMO con risoluzione A.771 (18), e successivi emendamenti. L'addestramento e le esercitazioni devono comprendere le diverse operazioni di salvataggio, maneggio e manovra di tali imbarcazioni in varie condizioni meteomarine, nonché di raddrizzamento in seguito a capovolgimento delle stesse.

- .4 Ove la disposizione o le dimensioni di una nave ro-ro da passeggeri esistente siano tali da impedire la sistemazione del battello di emergenza veloce prescritto dal punto .3.1, detto battello potrà essere sistemato al posto di una esistente imbarcazione di salvataggio che sia stata accettata come battello di emergenza o come imbarcazione di emergenza, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
- .1 il battello veloce sia provvisto di un dispositivo per la messa a mare conforme alle disposizioni del punto .3.2;
 - .2 la riduzione di capacità risultante dalla sostituzione del mezzo di salvataggio sia compensata dalla sistemazione di zattere di salvataggio aventi una capacità almeno eguale al numero di persone trasportate dall'imbarcazione sostituita;
 - .3 tali zattere di salvataggio possano essere utilizzate con i dispositivi esistenti per la messa a mare e con i dispositivi MES per l'evacuazione della nave.

.4 *Mezzi di soccorso*

- .1 Le navi ro-ro da passeggeri devono essere provviste di dispositivi efficaci per il pronto recupero di superstiti in mare e per il loro trasbordo dai battelli di emergenza e dai mezzi collettivi di salvataggio sulla nave.
- .2 I dispositivi per il trasbordo dei superstiti sulla nave possono essere parte di un dispositivo MES o di altro dispositivo di salvataggio.

Tali dispositivi devono essere approvati dallo Stato di bandiera tenendo conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circ. MSC 810.

- .3 Se lo scivolo di un dispositivo MES è destinato a fungere da mezzo di trasbordo dei superstiti sul ponte della nave, il predetto scivolo deve essere dotato di corrimano o di scalette che facilitino la risalita.

.5 *Cinture di salvataggio*

- .1 In deroga alle disposizioni delle regole SOLAS III/7.2 e III/22.2, le cinture di salvataggio devono essere sistemate in numero sufficiente in prossimità dei punti di riunione in modo da evitare che i passeggeri debbano tornare nelle rispettive cabine per prendere le suddette cinture.
- .2 Sulle navi ro-ro da passeggeri, ciascuna cintura di salvataggio deve essere provvista di una luce, conforme ai requisiti della regola SOLAS III/32.2 in vigore al 17 marzo 1998.

NAVI RO-RO DA PASSEGGERI DELLE CLASSI B, C e D COSTRUITE DOPO IL 1° GENNAIO 2003

.6 *Zattere di salvataggio*

- .1 Le zattere di salvataggio delle navi ro-ro da passeggeri devono essere servite da dispositivi MES (Marine Evacuation System) conformi alla sezione 6.2 del codice LSA oppure da dispositivi per la messa a mare conformi al paragrafo 6.1.5 del codice LSA ugualmente distribuiti su ciascun fianco della nave.

Deve essere assicurata la comunicazione tra la zona di imbarco e la piattaforma.

- .2 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere provvista di dispositivo di galleggiamento libero conforme alla regola SOLAS III/13.4.
- .3 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere del tipo provvisto di rampa di imbarco conforme alle disposizioni di cui ai paragrafi 4.2.4.1 o 4.3.4.1 del codice LSA, a seconda del caso.
- .4 Ciascuna zattera a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere autoraddrizzante o con tenda e reversibile, stabile in condizioni di mare grosso e in grado di operare in condizioni di sicurezza indipendentemente del lato sul quale galleggia. È consentito l'uso di zattere di salvataggio aperte e reversibili ove l'amministrazione dello Stato di bandiera ritenga tale uso giustificato del fatto che il viaggio si svolge in acque riparate e condizioni meteomarine favorevoli nel tratto di mare e nel periodo in cui opera la nave, e purché tali zattere siano pienamente conformi alle disposizioni dell'allegato 10 del codice per le unità veloci.

In alternativa, ogni nave può essere dotata di zattere autoraddrizzanti o con tenda e reversibili in aggiunta alla sua normale dotazione di zattere di salvataggio, per una capacità totale pari almeno al 50 % delle persone che non possono essere sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio. Tale capacità supplementare deve essere determinata in base alla differenza fra il numero totale delle persone a bordo e il numero delle persone sistemate nelle imbarcazioni di salvataggio. Le suddette zattere devono essere approvate dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circ. MSC 809.

.7 *Battelli di emergenza veloci*

- .1 Almeno un battello di emergenza a bordo delle navi ro-ro da passeggeri deve essere un battello di emergenza veloce, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circ. MSC 809.
- .2 Ciascun battello di emergenza veloce deve essere provvisto di un adeguato dispositivo per la messa a mare, approvato dall'amministrazione dello Stato di bandiera. Nell'approvare tali dispositivi, detta amministrazione terrà conto del fatto che i battelli di emergenza veloci devono poter essere messi a mare e recuperati anche in condizioni meteorologiche molto sfavorevoli, nonché delle raccomandazioni adottate dall'IMO.
- .3 Almeno due equipaggi di ciascun battello di emergenza veloce devono essere addestrati e devono partecipare a esercitazioni periodiche, secondo quanto prescritto dalla sezione A-VI/2, tabella A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» del Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code (Norme per l'addestramento, l'abilitazione e il servizio di guardia) e dalle raccomandazioni adottate dall'IMO con risoluzione A.771 (18) e successivi emendamenti. L'addestramento e le esercitazioni devono comprendere le diverse operazioni di salvataggio, maneggio e manovra di tali imbarcazioni in varie condizioni meteorologiche, nonché di raddrizzamento in seguito a capovolgimento delle stesse.
- .4 Ove la disposizione o le dimensioni di una nave ro-ro da passeggeri esistente siano tali da impedire la sistemazione del battello di emergenza veloce prescritto dal punto .3.1, detto battello potrà essere sistemato al posto di una esistente imbarcazione di salvataggio che sia stata accettata come battello di emergenza o come imbarcazione di emergenza, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:
 - .1 il battello veloce sia provvisto di un dispositivo per la messa a mare conforme alle disposizioni del punto .3.2;
 - .2 la riduzione di capacità risultante dalla sostituzione del mezzo di salvataggio sia compensata dalla sistemazione di zattere di salvataggio aventi una capacità almeno eguale al numero di persone trasportate dall'imbarcazione sostituita;
 - .3 tali zattere di salvataggio possano essere utilizzate con i dispositivi esistenti per la messa a mare e i dispositivi MES per l'evacuazione della nave.

.8 *Mezzi di soccorso*

- .1 Le navi ro-ro da passeggeri devono essere provviste di dispositivi efficaci per il pronto recupero di superstiti in mare e per il loro trasbordo dai battelli di emergenza e dai mezzi collettivi di salvataggio sulla nave.
- .2 I dispositivi per il trasbordo dei superstiti sulla nave possono essere parte di un dispositivo MES o di altro dispositivo di salvataggio.

Tali dispositivi devono essere approvati dallo Stato di bandiera tenuto conto delle raccomandazioni adottate dall'IMO con Circ. MSC 810.
- .3 Se lo scivolo di un dispositivo MES è destinato a fungere da mezzo di trasbordo dei superstiti sul ponte della nave, il predetto scivolo deve essere dotato di corrimano o di scalette che facilitino la risalita.

.9 *Cinture di salvataggio*

- .1 In deroga alle disposizioni delle regole SOLAS III/7.2 e III/22.2, le cinture di salvataggio devono essere sistemate in numero sufficiente in prossimità dei punti di riunione in modo da evitare che i passeggeri debbano tornare nelle rispettive cabine per prendere le suddette cinture.
 - .2 Sulle navi ro-ro da passeggeri, ciascuna cintura di salvataggio deve essere provvista di una luce, conforme ai requisiti del paragrafo 2.2.3 del codice LSA.
-