



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2017. október 11.
(OR. en)**

2016/0170 (COD)

PE-CONS 34/17

**MAR 140
CODEC 1123**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2017/... IRÁNYELVE

(...)

**a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK
irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 34., 2017.2.2., 167. o.

² Az Európai Parlament 2017. október 4-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott közös biztonsági követelmények révén a biztonság magas szinten tartása és ezáltal az utasok bizalmának megőrzése, továbbá az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a szóban forgó irányelv alkalmazását javítani kell. A 2009/45/EK irányelvet kizárólag azokra a személyszállító hajókra és vízi járművekre kell alkalmazni, amelyek tekintetében az irányelvben szereplő biztonsági követelményeket kidolgozták. Éppen ezért ki kell zárni az említett irányelv hatálya alól bizonyos hajótípusokat, különösen a segédhajókat, a vitorlás hajókat, valamint az olyan hajókat, amelyek a hajó gazdasági tevékenységében részt nem vevő képzett személyzetet szállítanak, például tengeri létesítményekre.
- (2) A hajón szállított segédhajók arra szolgálnak, hogy a személyhajókról a legrövidebb biztonságos tengeri útvonalon utasokat szállítsanak közvetlenül a partra, illetve onnan vissza. E hajók nem alkalmasak és nem használhatók más jellegű szolgáltatásokra, például tengerparti látványosságok megtekintését célzó kirándulások céljára. E kirándulásokat a parti állam személyhajókra vonatkozó követelményeinek megfelelő hajókkal kell végezni, amint azt többek között az IMO-iránymutatások is előírják (MSC.1/Circ.1417 a személyhajók segédhajóira vonatkozó iránymutatásokról). A tagállamoknak és a Bizottságnak elő kell mozdítaniuk az IMO-n belüli egyeztetéseket azzal a céllal, hogy a biztonság javítása érdekében sor kerüljön az iránymutatások felülvizsgálatára. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy szükséges-e kötelezővé tenni az iránymutatásokat.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

- (3) A 2009/45/EK irányelv kizárja a hatálya alól a nem gépi hajtású személyhajókat. Vitorlášajók tekintetében nem lehet az említett irányelv alapján tanúsítványokat, illetve bizonyítványokat kiállítani, amennyiben gépi meghajtásuk kizárólag kiegészítő és vészhelyzeti felhasználásra szolgál. A Bizottságnak ezért 2020-ig fel kell mérnie az e hajókatéóriára vonatkozó közös európai előírások szükségességét.
- (4) A tengeri létesítményekhez olyan hajók közlekednek, amelyek ipari személyzetet szállítanak. E személyzet tagjainak kötelező biztonsági képzést kell sikeresen teljesíteniük, és bizonyos kötelező egészségügyi alkalmassági kritériumoknak kell megfelelniük. Ennélfogva rájuk más, az ezen irányelv hatályán kívül eső, különös biztonsági szabályokat kell alkalmazni. A tagállamoknak és a Bizottságnak tevékenyen támogatniuk kell a nyílt tengeri hajókra vonatkozó IMO biztonsági előírásokkal kapcsolatban a szervezet MSC.418(97). sz. határozata nyomán jelenleg zajló munkát.
- (5) A célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) rámutatott, hogy az alumíniumból készült hajók részére a bizonyítványok kiadását nem minden tagállam végzi a 2009/45/EK irányelv alapján. Az ebből származó különbségek aláássák azon cél elérését, hogy az Unión belül közlekedő hajók utasai egyformán magas biztonsági szintet élvezzenek. Annak érdekében, hogy az alumínium mint „egyenértékű anyag” fogalom meghatározásának és a megfelelő tűzvédelmi szabványok alkalmazásának eltérő értelmezéséből eredő nem egységes alkalmazás – amely az irányelv hatályának eltérő értelmezését eredményezi – elkerülhető legyen, az „egyenértékű anyag” 2009/45/EK irányelvben szereplő meghatározását egyértelművé kell tenni. Lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok – ezen irányelv járulékos biztonsági követelményekre vonatkozó rendelkezéseivel összhangban – szigorúbb tűzmeelőzési intézkedéseket is alkalmazhassanak.

- (6) Jelentős számú, alumíniumötvözetből készült személyhajó biztosítja a rendszeres és gyakori tengeri összeköttetést egy tagállam különböző kikötői között. Mivel az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés súlyos következményekkel járna az említett szállítási műveletekre és a kapcsolódó társadalmi-gazdasági körülményekre, valamint pénzügyi és műszaki következményekkel járna a meglévő és az új hajókra, az említett tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy – a biztonsági szint megfelelő fenntartásának garantálása mellett – korlátozott ideig a nemzeti jogot alkalmazzák az ilyen személyhajókra.
- (7) A jogbiztonság és a következetesség növelése, valamint ennek nyomán a biztonsági szint javítása érdekében több fogalom meghatározást és hivatkozást is naprakésszé kell tenni, és jobban össze kell hangolni a vonatkozó nemzetközi és uniós szabályokkal. Ennek során kiemelt figyelmet kell szentelni annak, hogy ne változzon a 2009/45/EK irányelv jelenlegi hatálya. Jobban össze kell például hangolni a „hagyományos hajó” meghatározását a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹, ugyanakkor meg kell őrizni az építés éve és az anyag típusra vonatkozó jelenlegi kritériumokat. A kedvtelési célú hajók és vízi járművek meghatározását jobban össze kell hangolni az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményrel (1974. évi SOLAS-egyezmény).

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

- (8) Az arányosság elvét tekintve az 1974. évi SOLAS-egyezményből eredő jelenlegi, előíró jellegű követelményeknek a 24 méternél rövidebb kisméretű személyszállító hajókra való adaptálása problémásnak bizonyult. Továbbá a kisméretű hajókat az esetek többségében nem acélból építik. Ezért igen korlátozott azon hajók száma, amelyek bizonyítványának kiadása a 2009/45/EK irányelv alapján történik. Mivel a 2009/45/EK irányelv nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat ki kell zárni az említett irányelv hatálya alól, és a rájuk vonatkozó biztonsági követelményeket a tagállamoknak kell meghatározniuk, mivel azok jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében helyi szinten befolyásoló tényezők. Ezen előírások meghatározása során a tagállamoknak figyelembe kell venniük a Bizottság által kiadandó iránymutatásokat. Az iránymutatások kidolgozásakor adott esetben figyelembe kell venni a nemzetközi megállapodásokat és IMO-egyezményeket is, és el kell kerülni a hatályos nemzetközi szabályokon túlmutató követelmények bevezetését. Felkérjük a Bizottságot, hogy mielőbb fogadja el ezeket az iránymutatásokat.
- (9) A „tengerszakaszok” 2009/45/EK irányelvben szereplő meghatározásának további egyszerűsítése és a tagállamokra háruló terhek minimalizálása érdekében a felesleges vagy nem megfelelő kritériumokat törölni kell. A biztonsági szint fenntartása mellett egyszerűsíteni kell azon tengerszakaszok meghatározását, amelyeken a „C” és „D” osztályú hajók közlekedhetnek, és törölni kell az „ahol a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek” kritériumot, valamint a tengerszakaszok meghatározása tekintetében törölni kell a „menedékhelytől való távolságra” hivatkozó szövegrészt. Az, hogy egy adott partszakasz alkalmas-e menedékhelynek, olyan, dinamikusan változó paraméter, amelyet a tagállamok csak eseti alapon tudnak megítélni. Amennyiben szükséges, azokat az esetleges működési korlátozásokat, amelyek egy adott hajónak egy menedékhelytől való távolságára vonatkoznak, a személyhajó biztonsági bizonyítványba kell bejegyezni.

- (10) Tekintettel Görögország földrajzi és éghajlati sajátosságaira, továbbá figyelembe véve, hogy biztosítani kell a rendszeres és gyakori közlekedést jelentős számú szigete, illetve a szigetek és a szárazföld között, valamint hogy ennek következtében igen magas az ország lehetséges tengeri összeköttetéseknek a száma, Görögország részére engedélyezni kell, hogy eltérjen a tengerszakaszok megállapítására vonatkozó követelménytől. Ehelyett Görögország számára engedélyezni kell, hogy a személyhajókat azon tengeri útvonal szerint osztályozza, amelyen közlekednek, a személyhajók osztályaira vonatkozó ugyanazon kritériumok és ugyanazon biztonsági követelmények fenntartása mellett.
- (11) Az azon jelenlegi előírásokból fakadó, nem kívánt hátrányos következmények elkerülése érdekében, amelyek értelmében az átalakított teherhajók nem tekinthetők új személyhajónak, egyértelművé kell tenni, hogy az átalakítási követelmények bármilyen hajóra vonatkoznak, nem csak a meglévő személyhajókra.
- (12) Mivel a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ értelmében a kikötő szerinti állam ellenőrizheti a belföldi úton, nem a kikötő szerinti állam lobogója alatt közlekedő személyhajókat vagy nagysebességű utasszállító vízi járműveket, a továbbiakban a 2009/45/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott rendelkezések feleslegesek, és azokat törölni kell.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

- (13) Tekintettel a havariastabilitásra vonatkozó 1974. évi SOLAS-egyezmény és a 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ foglalt, a ro-ro személyhajókra vonatkozó különös uniós havariastabilitási követelmények szemléletbeli különbségeire, mérlegelni kell a 2003/25/EK irányelv szükségességét és hozzáadott értékét az alapján, hogy az említett 1974. évi SOLAS-egyezmény garantálják-e ugyanazt a biztonsági szintet.
- (14) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességek, egyenértékűségek és járulékos biztonsági intézkedések bejelentésének megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy adatbázist kell létrehoznia és működtetnie. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és elfogadott változatát is meg kell őrizni. Az elfogadott intézkedéseket a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni.
- (15) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) által bevezetett változásokkal összhangban naprakésszé kell tenni a 2009/45/EK irányelv végrehajtása tekintetében a Bizottságra ruházott hatásköröket. A végrehajtási jogi aktusokat a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek² megfelelően kell elfogadni.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/25/EK irányelve (2003. április 14.) a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről (HL L 123., 2003.5.17., 22. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (16) A nemzetközi fejlemények és a tapasztalatok figyelembevétele, valamint az átláthatóság fokozása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően szükség esetén jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy nemzetközi jogi eszközök módosítása ezen irányelv tekintetében ne legyen alkalmazandó., valamint amelyek naprakésszé teszik a műszaki követelményeket. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során, többek között szakértői szinten, megfelelő konzultációkat folytasson, és a konzultációkra a szabályozás javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban szereplő elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (17) Mivel a 14. cikkben szereplő, az IMO-n belül folyó munkával kapcsolatos konkrét hivatkozások elavulttá váltak, ezt a cikket törölni kell. Az utasszállító hajók biztonságának javítását és az egyenlő versenyfeltételek megteremtését célzó nemzetközi fellépés általános célkitűzései ugyanakkor továbbra is relevánsak, és azok megvalósításának összhangban kell állnia a Szerződésekkel. E célból a tagállamoknak és a Bizottságnak az IMO keretén belül azon kell munkálkodniuk, hogy felülvizsgálják és tökéletesítsék az 1974. évi SOLAS-egyezmény rendelkezéseit.

- (18) Fontos, hogy a tagállamok által megállapított szankciókat megfelelően végrehajtsák, és azok hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek.
- (19) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által végzett ellenőrzések teljes ciklusára tekintettel, a Bizottságnak ... [kilenc évvel ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követően]-ig értékelnie kell a 2009/45/EK irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményeiről jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal a szóban forgó értékeléshez szükséges minden információ összegyűjtésében.
- (20) Az olyan, tengerparttal nem rendelkező tagállamok számára, amelyeknek nincs tengeri kikötője, és nem rendelkeznek az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő hajóval, az aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében lehetővé kell tenni, hogy eltérjenek ezen irányelv rendelkezéseitől. Ez azt jelenti, hogy mindaddig, amíg e feltétel teljesül, nem kell átültetniük ezt az irányelvet.
- (21) Az emberi tényező a hajó biztonságának és az azzal kapcsolatos eljárásoknak alapvető elemét képezi. A magas szintű biztonság fenntartása érdekében figyelembe kell venni a biztonság, a fedélzeti élet- és munkakörülmények, illetve a képzés közötti összefüggést, a nemzetközi előírásokkal összhangban ideértve a határokon átnyúló mentési és vészhelyzeti műveletekhez kapcsolódó képzést is. A tagállamoknak és a Bizottságnak ezért nemzetközi szinten proaktív szerepet kell játszaniuk annak érdekében, hogy nyomon tudják követni és javítani tudják a szociális körülményeket a hajókon dolgozó tengerészek számára.

- (22) A végrehajtási folyamat megkönnyítése érdekében az EMSA-nak az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ vonatkozó rendelkezéseivel összhangban támogatnia kell a Bizottságot és a tagállamokat.
- (23) A 2009/45/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete (2002. június 27.) az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

1. cikk
A 2009/45/EK irányelv módosításai

A 2009/45/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) »nemzetközi egyezmények«: az alábbi egyezmények, beleértve azok jegyzőkönyveit és módosításait, naprakész változataikban:

i. az »Életbiztonság a tengeren« tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (az 1974. évi SOLAS-egyezmény); és

ii. a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény;”;

b) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »sérülés nélküli stabilitási szabályzat«: »az IMO-dokumentumok hatálya alá tartozó bármilyen típusú hajókra vonatkozó stabilitási szabályzat« amely az IMO-közgyűlés által 1993. november 4-én elfogadott A.749 (18) határozatban található, vagy »a 2008. évi sérülés nélküli nemzetközi stabilitási szabályzat« amely a 2008. december 4-én elfogadott MSC.267(85) IMO-határozatban, illetve ezek naprakész változatában található;”;

c) a g) pont ii. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„ii. legnagyobb sebességük, a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 1994. évi szabályzat 1.4.30. szakaszának, valamint a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 1.4.38. szakaszának meghatározása szerint kisebb mint 20 csomó;”;

d) az m) pont helyébe a következő szöveg lép:

„m) »ormagasság«: a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény 39. szabályában meghatározott orrmagasság;”;

e) az első albekezdés q) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„q) »tengerszakasz «: a 4. cikk értelmében meghatározott tengeri terület vagy útvonal;”;

f) az r) pont helyébe a következő szöveg lép:

„r) »kikötőterület«: a 4. cikk szerint meghatározott tengerszakaszoktól eltérő olyan terület, amelyet a felette joghatósággal rendelkező tagállamok határoznak meg és amely terület a kikötői rendszer szerves részét képező legtávolabbi állandó kikötői létesítményekig, vagy folyótorkolatot vagy hasonló védett területet védő természetes földrajzi képződmény által meghatározott határig terjed;”;

g) az s) pontot el kell hagyni;

h) az u) pont helyébe a következő szöveg lép:

„u) »kikötő szerinti állam«: az a tagállam, amelynek kikötőibe vagy kikötőiből egy másik állam lobogója alatt hajózó hajó vagy vízi jármű belföldi út során fut be vagy ki;”;

i) a v) pont helyébe a következő szöveg lép:

„v) »elismert szervezet«: a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében elismert szervezet*;

* Az Európai Parlament és a Tanács 391/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 11. o.).”;

j) az y) pont helyébe a következő szöveg lép:

„y) »mozgáskorlátozott személyek«: azok a személyek, akik számára különös nehézséget okoz a tömegközlekedés igénybevétele, így az idős emberek, a fogyatékkal élő személyek, a csökkent érzékelőképességűek és a kerekesszéket használók, a terhes nők és a kisgyermeket kísérő személyek;”;

k) a cikk a következő pontokkal egészül ki:

„z) »vitorlás hajó«: olyan hajó, amely segédüzemi és vészhelyzeti célból rendelkezik ugyan gépi meghajtással, de vitorlák hajtják;

- za) »egyenértékű anyag«: olyan alumíniumötvözet vagy más nem éghető anyag, amely önmagában vagy a szigetelésének köszönhetően olyan szerkezeti és ellenállási tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a szabványos tűzállósági vizsgálat során megegyeznek az acél tulajdonságaival;
- zb) »szabványos tűzállósági vizsgálat«: olyan vizsgálat, amelynek során az érintett válaszfalak vagy fedélfal mintáit egy vizsgálati kemencében olyan hőmérsékletnek teszik ki, amely megközelíti az IMO-közgyűlés által 2010. december 3-án elfogadott MSC.307(88) határozat naprakész változatában található, a tűzállósági vizsgálatok alkalmazásának 2010. évi nemzetközi szabályzatában meghatározott vizsgálati módszer szerinti szabványos idő-hőmérséklet diagramot;
- zc) »hagyományos hajó«: az 1965 előtt tervezett történelmi személyhajók és azok túlnyomórészt eredeti anyagból épült másolatai (köztük a tengerész szaktudás és hagyományok előmozdítása céljából tervezett hajók), amelyek élő kulturális emlékműként szolgálnak, és amelyeket a tengerész szaktudás és gyakorlat hagyományos alapelvei szerint közlekedtetnek;
- zd) »kedvtelési célú hajó vagy kedvtelési célú vízi jármű«: kereskedelmi tevékenységet nem folytató hajó, a meghajtási módtól függetlenül;
- ze) »segédhajó«: hajón szállított olyan kisebb hajó, amely egy álló személyhajóról rendeltetésszerűen több mint 12 utast a partra szállít, illetve onnan visszaszállít;

- zea) »nyílt tengeri létesítményeket kiszolgáló hajó«: a fedélzeten a hajó kereskedelmi tevékenységéhez elengedhetetlen munkát nem végző ipari személyzet szállítására és elhelyezésére szolgáló hajó;
- zeb) »nyílt tengeri létesítményeket kiszolgáló vízi jármű«: a fedélzeten a vízi jármű kereskedelmi tevékenységéhez elengedhetetlen munkát nem végző ipari személyzet szállítására és elhelyezésére szolgáló vízi jármű;
- zf) »jelentős mértékű javítás, átalakítás és módosítás« alatt a következők értendők:
- minden olyan átalakítás, amely jelentősen megváltoztatja a hajó méreteit, például hosszabbítás új középrész betoldásával,
 - minden olyan átalakítás, amely jelentősen megváltoztatja a hajó utasbefogadó képességét, például a járműfedélzet átalakítása utasterré,
 - minden olyan átalakítás, amely jelentősen növeli a hajó élettartamát (például az utastér felújítása egy teljes fedélzeten),
 - bármilyen hajó személyhajóvá történő bármilyen átalakítása.”.

2. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Hatály

(1) Ez az irányelv az alábbi személyszállító hajókra és vízi járművekre vonatkozik, belföldi út során, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt hajóznak:

a) a 24 méter hosszú és annál hosszabb új és meglévő személyhajókra;

b) a nagysebességű személyszállító vízi járművekre.

Kikötő szerinti államként minden tagállam biztosítja, hogy a harmadik ország lobogója alatt közlekedő személyhajók vagy nagysebességű személyszállító vízi járművek teljes mértékben megfeleljenek az ezen irányelvben foglalt követelményeknek, mielőtt az adott tagállamban belföldi hajóútra indulnának.

(2) Ez az irányelv nem vonatkozik:

a) azon személyhajókra, amelyek:

i. hadihajók és csapatszállító hajók;

ii. vitorlás hajók;

iii. nem gépi hajtású hajók,

- iv. nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült hajók, és amelyek nem tartoznak a nagysebességű vízi járművekre (MSC 36(63) határozat, illetve MSC.97(73) határozat) vagy a dinamikus meghajtású vízi járművekre (A.373(X) határozat) vonatkozó követelmények hatálya alá;
 - v. egyszerű szerkezeti felépítésű fahajók;
 - vi. hagyományos hajók;
 - vii. kedvtelési célú hajók;
 - viii. kizárólag kikötőterületen közlekedő hajók;
 - ix. nyílt tengeri létesítményeket kiszolgáló hajók; vagy
 - x. segédhajók;
- b) azokra a nagysebességű személyszállító vízi járművekre, amelyek:
- i. hadi- vagy csapatszállító vízi járművek;
 - ii. kedvtelési célú vízi járművek;
 - iii. kizárólag kikötőterületen közlekedő vízi járművek; vagy
 - iv. nyílt tengeri létesítményeket kiszolgáló vízi járművek.

- (3) A sem tengeri kikötővel, sem pedig az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő személyhajóval vagy vízi járművel nem rendelkező tagállamok eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, a második albekezdésben meghatározott kötelezettséget kivéve.

Azon tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják ezt az eltérést, legkésőbb ... [ezen módosító irányelv átültetésének időpontja]-án/-én értesítik a Bizottságot arról, hogy teljesülnek-e a feltételek, majd ezt követően évente tájékoztatják a Bizottságot az esetlegesen bekövetkező változásokról. E tagállamok nem engedélyezhetik az ezen irányelv hatálya alá tartozó személyhajóknak vagy vízi járműveknek, hogy a lobogójuk alatt közlekedjenek, amíg át nem ültették és végre nem hajtották ezt az irányelvet.”

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

A tengersizakaszok kategorizálása és a személyhajók osztályai

(1) A tengersizakaszok a következő kategóriákba sorolhatók:

»A szakasz«:	a B, C, és D tengersizakaszon kívül eső szakasz.
»B szakasz«:	olyan, a C és D tengersizakaszokon kívül eső szakasz, amelynek földrajzi koordinátái bármely ponton legfeljebb 20 mérföldre találhatók a partvonalától, a közepes dagályszintet figyelembe véve.
»C szakasz«:	olyan, a D tengersizakaszon kívül eső tengersizakasz, amelynek földrajzi koordinátái bármely ponton legfeljebb 5 mérföldre találhatók a partvonalától, a közepes dagályszintet figyelembe véve, ha van ilyen. Ezenfelül a 2,5 méter mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége egész éves hajózás esetében egyéves időszakra vonatkoztatva, az év egy meghatározott időszakában történő hajózás (például nyári hajózás) esetében pedig az év érintett időszakára vonatkoztatva kisebb mint 10%.
»D szakasz«:	olyan tengersizakasz, amelynek földrajzi koordinátái bármely ponton legfeljebb 3 mérföldre találhatók a partvonalától, a közepes dagályszintet figyelembe véve. Ezenfelül a 1,5 méter mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége egész éves hajózás esetében egyéves időszakra vonatkoztatva, az év egy meghatározott időszakában történő idényszerű hajózás, például nyári hajózás esetében pedig az év érintett időszakára vonatkoztatva kisebb mint 10 %.

(2) Minden egyes tagállam:

- a) összeállítja és szükség esetén frissíti a joghatósága alá tartozó tengersizakaszok jegyzékét;

- b) meghatározza a partvonalához legközelebb eső tengerszakasz belső határait;
 - c) közzéteszi a jegyzéket az illetékes tengerészeti hatóság internetes honlapján elérhető nyilvános adatbázisban;
 - d) értesíti a Bizottságot az ilyen információk helyéről és a jegyzék módosításáról.
- (3) A tengerszakaszok jegyzékének összeállítására vonatkozó kötelezettségtől eltérve, Görögország a görögországi tengeri útvonalak jegyzékét állíthatja össze és azt szükség esetén frissítenie kell, az (1) bekezdésben szereplő kategóriákra vonatkozóan megállapított, megfelelő kritériumok alapján.
- (4) A személyhajókat a következő osztályokba kell sorolni, attól függően, hogy milyen tengerszakaszon hajóznak:

»A osztály«	az A, B, C és D szakaszokon belföldi úton közlekedő személyhajó.
»B osztály«	a B, C és D szakaszokon belföldi úton közlekedő személyhajó.
»C osztály«	a C és D szakaszokon belföldi úton közlekedő személyhajó.
»D osztály«	a D szakaszokon belföldi úton közlekedő személyhajó.

- (5) A nagysebességű személyszállító vízi járművekre a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó, 1994. évi szabályzat 1. fejezetének 1.4.10. és 1.4.11. szakaszában vagy a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 1. fejezetének 1.4.12. és 1.4.13. szakaszában meghatározott osztályok alkalmazandók.”

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállam, amely kikötő szerinti államként jár el, elismerni a belföldi úton közlekedő nagysebességű személyszállító vízi járművek számára egy másik tagállamban kiállított nagysebességű vízi jármű biztonsági bizonyítványt és hajózási engedélyt, vagy a 13. cikkben említett, belföldi úton közlekedő személyhajó számára egy másik tagállam által kiállított személyhajó biztonsági bizonyítványt.”;

b) a (3) bekezdést el kell hagyni;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv* követelményeinek megfelelő tengerészeti felszereléseket úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o.).”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a hajótest építésének és karbantartásának, a fő- és segédgépeknek, a villamos és automatizált berendezéseknek meg kell felelniük azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy hatóság által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 2009/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2009/15/EK irányelve (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 47. o.);

ii. a c) pontot el kell hagyni;

b) a (2) bekezdés b) pontjában:

– a ii. alpontot el kell hagyni;

– a iii. alpont helyébe a következő szöveg lép:

„iii. az i. pont sérelme nélkül a D osztályú új személyhajók mentesülnek a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményben a minimális orrmagasság tekintetében meghatározott követelmény alól;”;

c) a (3) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a c) és a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a C és D osztályú meglévő személyhajóknak meg kell felelniük ezen irányelv vonatkozó követelményeinek, a követelményekben nem szereplő kérdések tekintetében pedig a lobogó szerinti állam közigazgatása által meghatározott szabályoknak; e szabályoknak az I. melléklet II-1. és II-2. fejezetével azonos biztonsági szintet kell nyújtaniuk, miközben figyelembe kell venni az azon tengersizakaszokra vonatkozó sajátos helyi működési feltételeket, amelyeken az említett osztályú hajók közlekedhetnek; mielőtt a meglévő C és D osztályú személyhajók a kikötő szerinti államban rendszeres belföldi utakon közlekedhetnének, a lobogó szerinti állam hatóságának e szabályokkal kapcsolatban be kell szereznie a kikötő szerinti állam hozzájárulását;

d) amennyiben egy tagállam azon a véleményen van, hogy a kikötő szerinti állam hatósága által az e bekezdés c) pontja alapján meghatározott szabályok észszerűtlenek, erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadása révén dönt arról, hogy a szabályok észszerűek-e. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

ii. az e) és az f) pontot el kell hagyni;

- d) a (4) bekezdés a következőképpen módosul:
- i. az a) pontban a harmadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– teljes mértékben megfelel az IMO A.373(10) határozatának naprakész változatában található, a dinamikus felhajtóerejű vízi járművekre vonatkozó biztonsági szabályzat (DSC Szabályzat) követelményeinek;”;
 - ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:
„c) a nagysebességű személyhajó építésének és karbantartásának, valamint felszerelésének meg kell felelnie egy elismert szervezet nagysebességű vízi járművekre vonatkozó osztályozási előírásainak, vagy a 2009/15/EK irányelv 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően valamely hatóság által alkalmazott megfelelő szabályoknak.”;
- e) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:
- „(5) Az új és meglévő személyhajókon végzett jelentős mértékű javításoknak, átalakításoknak és módosításoknak, valamint az ezekhez kapcsolódó felszereléseknek meg kell felelniük az új hajókra vonatkozóan a (2) bekezdés a) pontjában meghatározott követelményeknek; a hajókon végzett olyan átalakítások, amelyek kizárólag a túlélési esély növelésére irányulnak, nem tekintendők jelentős mértékű módosításnak.

- (6) Az ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontja] előtt épített, egyenértékű anyagból készült hajóknak legkésőbb ... [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított 6 év]-án/-én teljesíteniük kell ezen irányelv követelményeit.
- (7) Ezen irányelvtől eltérve, egy adott tagállam, amelynek lobogója alatt ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontja]-án/-én több mint 60, alumíniumötvözetből készült személyhajó közlekedik, mentesítheti ezen irányelv rendelkezései alól a következő személyhajókat a következő időtartamokra:
- a) a ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontja] után épült, alumíniumötvözetből készült B, C és D osztályú személyhajókat az említett időponttól számított 10 évig terjedő időtartamra; és
- b) a ... [ezen irányelv módosító hatálybalépésének időpontja] előtt épült, alumíniumötvözetből készült B, C és D osztályú személyhajókat az említett időponttól számított 12 évig terjedő időtartamra,

feltéve, hogy e hajók kizárólag az adott tagállam kikötői között közlekednek.

Bármely tagállam, amely alkalmazni kívánja ezt az eltérést, ... [a 2. cikk (1) bekezdése második albekezdésében említett időpont]-ig értesíti erről a Bizottságot, valamint tájékoztatja a Bizottságot ennek tartalmáról. Az adott tagállam minden későbbi változást is közöl a Bizottsággal. A Bizottság a 9. cikk (4) bekezdésének megfelelően értesíti a többi tagállamot.”

6. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az olyan C osztályú ro-ro személyhajónak, amely hajógerincét 2004. október 1-jén vagy azt követően fektették le, vagy amely akkor hasonló építési szakaszban volt, valamint valamennyi A és B osztályú ro-ro személyhajónak meg kell felelnie a 2003/25/EK irányelv 6., 8. és 9. cikkének.”;

b) a (2) bekezdést el kell hagyni.

7. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés második albekezdését el kell hagyni;

b) a (4) bekezdést el kell hagyni.

8. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok – a (4) bekezdésben meghatározott eljárás betartása mellett – olyan intézkedéseket hozhatnak, amelyek egyenértékűek az ezen irányelvben foglalt egyes követelményekkel, feltéve, hogy ezek legalább annyira hatékonyak, mint az említett követelmények.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (1), (2) vagy (3) bekezdésben foglalt jogosultságok alkalmazása esetén a tagállamok e bekezdés második–hetedik albekezdésével összhangban járnak el.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az elfogadni tervezett intézkedésekről, és az értesítésben a biztonsági szint megfelelő fenntartásának bizonyításához elegendő részletet közölnek.

Amennyiben az értesítéstől számított hat hónapon belül a Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadása révén dönt arról, hogy a tervezett intézkedések nem indokoltak, akkor az érintett tagállam módosítja a tervezett intézkedéseket, vagy nem fogadhatja el azokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Az elfogadott intézkedéseket a vonatkozó nemzeti jogszabályoknak kell tartalmazniuk, és közölni kell őket a Bizottsággal és a többi tagállammal.

Minden ilyen intézkedést alkalmazni kell minden, ugyanolyan meghatározott feltételek mellett működő, azonos osztályú személyhajóra vagy vízi járműre, lobogója és üzemeltetője állampolgárságára vagy letelepedési helyére való tekintet nélkül.

A (3) bekezdésben említett intézkedések csak addig alkalmazhatók, amíg a hajó vagy vízi jármű a meghatározott feltételek mellett üzemel.

A tagállamoknak a második és a negyedik albekezdésben említett intézkedéseket a Bizottságnak az általa e célra létrehozott és fenntartott adatbázison keresztül kell bejelentenie, amely adatbázishoz a Bizottság és a tagállamok hozzáféréssel rendelkeznek. A Bizottság az elfogadott intézkedéseket közzéteszi egy nyilvánosan elérhető internetes oldalon.”;

c) az (5) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadása révén dönt arról, hogy az élet- és vagyonbiztonságot, valamint a környezetet fenyegető komoly veszély miatt az adott hajó vagy vízi jármű működésének felfüggesztésére, illetve átmeneti intézkedések előírására vonatkozó tagállami döntés indokolt-e, és amennyiben nem, arról, hogy az érintett tagállam az átmeneti felfüggesztést vagy az intézkedéseket visszvonja. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”

9. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés d) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„d) a »nemzetközi egyezményekre« és az IMO-határozatokra való, a 2. cikk g), m), q) és zb) pontjában, a 3. cikk (2) bekezdésének a) pontjában, a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 6. cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő konkrét hivatkozások.”;

- b) a (2) bekezdésben:
- i. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „b) a nemzetközi egyezmények módosításaiban található, a B, C és D típusú hajókra és vízi járművekre vonatkozó műszaki előírásoknak a tapasztalatok figyelembevételével történő kiigazítása céljából;”;
- ii. a szöveg a következő pontokkal egészül ki:
- „c) a technikai elemeknek a végrehajtás során szerzett tapasztalatok figyelembevételével történő egyszerűsítése és egyértelművé tétele céljából;
- d) a belföldi személyhajókra alkalmazandó egyéb uniós jogi eszközökre való hivatkozások naprakésszé tétele céljából.”;
- c) a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az irányelvnek az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett módosításai céljából.

- (4) Rendkívüli körülmények között, ha a Bizottság megfelelő elemzése alapján ez kellően indokolt, továbbá amennyiben erre a tengerészeti biztonságot, az egészséget, a fedélzeti élet- és munkakörülményeket vagy a tengeri környezetet súlyos és elfogadhatatlan mértékben veszélyeztető fenyegetés elhárítása vagy az Unió tengeri közlekedési jogszabályaival való összeegyeztethetlenség elkerülése érdekében szükség van, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv annak érdekében történő módosítására vonatkozóan, hogy a 2. cikkben említett nemzetközi jogi eszközök módosítása ezen irányelv tekintetében ne legyen alkalmazandó.

E felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a szóban forgó módosítás hallgatólagos elfogadására nemzetközileg megállapított határidő lejártá vagy a szóban forgó módosítás hatálybalépésének tervezett időpontja előtt legalább három hónappal kell elfogadni. Az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezik a módosításnak a nemzeti jogszabályokba való beillesztését, illetve a módosításnak a szóban forgó nemzetközi jogi eszközre történő alkalmazását.”;

10. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap arra, hogy a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.

- (2) A Bizottságnak a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása hétéves időtartamra szól ... [ezen irányelv módosító hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hétéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel kifogást a meghosszabbítással szemben legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

- (6) A 10. cikk (3) bekezdése és a 10. cikk (4) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak akkor lépnek hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellenük kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”;

11. A 11. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* 5. cikkét kell alkalmazni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”;

- b) a (3) bekezdést el kell hagyni.

12. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A lobogó szerinti állam hatósága minden egyes személyhajót köteles az a), b) és c) pontban meghatározott szemléknek alávetni:

a) üzembe helyezés előtti szemle;

b) időszakos szemle 12 havonta egyszer; és

c) alkalmankénti járulékos szemlék.”;

b) a (2) bekezdést el kell hagyni.

13. A 13. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az ezen irányelv követelményeinek megfelelő minden új és meglévő személyhajónak rendelkeznie kell az ezen irányelvnek megfelelő személyhajó biztonsági bizonyítvánnyal. A bizonyítványnak a II. mellékletben megadott formában kell készülnie. A bizonyítványt – a 12. cikk (1) bekezdésének a) pontjában leírt üzembe helyezés előtti szemlét követően – a lobogó szerinti állam hatósága állítja ki.”;

b) a (3) bekezdés harmadik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A lobogó szerinti állam hatóságának a kikötő szerinti állam belföldi útjain közlekedő nagysebességű személyszállító vízi járművek hajózási engedélyének kiadása előtt meg kell egyeznie a kikötő szerinti állammal azokról az esetleges működési feltételekről, amelyek az adott vízi járműnek az adott államban történő hajózásához kapcsolódnak. A lobogó szerinti állam hatóságának minden ilyen feltételt fel kell tüntetnie a hajózási engedélyen.”;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A hajó vagy a vízi jármű bizonyítványán fel kell tüntetni a hajó vagy vízi jármű tekintetében a 9. cikk (1), (2) és (3) bekezdésének értelmében és azzal összhangban biztosított járulékos biztonsági követelményeket, egyenértékűségeket és mentességeket.”

14. A 14. cikket el kell hagyni.

15. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„16a. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményeiről ... [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított hét év]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

16. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- a) a II-2. fejezet A. része 13.1. pontjának első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tisztek tájékoztatására minden hajón általános elrendezési terveket kell elhelyezni, amelyek a fedélzetekre vonatkozóan pontosan megmutatják a vezérlőállásokat, az „A” osztályú térhatárolók által körülvevett különböző tűzzakaszokat, a „B” osztályú térhatárolók által körülvevett szakaszokat, amelyek adatokat tartalmaznak a tűzérzékelő és tűzjelző rendszerekkel az automatikus vízpermettel oltó berendezésekkel, a tűzoltó berendezésekkel, a különböző rekeszekkel, fedélzetekhez stb. vezető bejáratokkal, a szellőztetőrendszerrel és a hozzá tartozó ventilátorok vezérlőállásaival, a tűzvédelmi csappantyúk helyével és az egyes szakaszokat kiszolgáló ventilátorok azonosító számával kapcsolatban. A fent említett adatok egy útmutatóban is összefoglalhatók, amelyből minden tisztnek át kell adni egy példányt, egy példányt pedig egy mindig hozzáférhető helyen a fedélzeten kell tartani. A terveknek és útmutatóknak mindig naprakésznek kell lennie, és lehetőség szerint minden változást a lehető leghamarabb be kell jegyezni. E terveket és útmutatókat a lobogó szerinti állam hivatalos nyelvén kell elkészíteni. Amennyiben ez a nyelv nem angol vagy francia, e nyelvek egyikére a szöveget le kell fordítani, a tervnek vagy az útmutatónak pedig tartalmaznia kell ezt a fordítást is. Amennyiben a hajó egy másik tagállamban belföldi úton van, akkor a fenti szövegeket e kikötő szerinti állam hivatalos nyelvére is le kell fordítani, amennyiben az nem angol vagy francia.”;

- b) a III. fejezet 2. pontjában szereplő táblázatban, az 1. lábjegyzet első bekezdésének bevezető rész helyébe a következő szöveg lép:

„A túlélési járművek lehetnek mentőcsónakok, mentőtutajok, vagy ezek vegyesen, a III/2.2. szabálynak megfelelően. Amennyiben azt az utak védett természete és/vagy a működési terület kedvező klimatikus feltételei indokolják, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra, és amennyiben azt a kikötő szerinti tagállam nem utasítja vissza, a lobogó szerinti állam hatóságai elfogadhatják:”

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok ... [ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követően 24 hónappal]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Ezeket a rendelkezéseket a tagállamok ... [a hatálybalépést követően 24 hónappal]-tól/-től alkalmazzák.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk
Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
