



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2023. április 11.
(OR. en)**

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

**MAR 226
OMI 109
CODEC 2089**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a 2003/25/EK irányelvnek a javított stabilitási követelmények felvétele és az irányelvnek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által meghatározott stabilitási követelményekkel való összehangolása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2023/... IRÁNYELVE

(...)

**a 2003/25/EK irányelvnek a javított stabilitási követelmények felvétele
és az irányelvnek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által meghatározott
stabilitási követelményekkel való összehangolása tekintetében történő 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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 323., 2022.8.26., 119. o.

² Az Európai Parlament 2023. március 14-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ a ro-ro személyhajókra vonatkozóan egységes szintű különleges stabilitási követelményeket állapít meg, amelyek javítják az ilyen típusú hajók túlélőképességét ütközési sérülés esetén, és az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezménynek (a SOLAS-egyezménynek) az említett irányelv elfogadásának időpontjában hatályos szövegében meghatározott követelményekkel (SOLAS 90) együtt a biztonság magas szintjét biztosítják az utasok és a személyzet számára.
- (2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 2017. június 15-én elfogadta a SOLAS-egyezmény módosításáról szóló MSC.421(98) határozatot, amely felülvizsgált stabilitási követelményeket határoz meg a sérült személyhajókra vonatkozóan. Az említett követelmények a ro-ro személyhajókra is vonatkoznak. Ezt a nemzetközi szintű fejleményt figyelembe kell venni, és az uniós szabályokat és követelményeket össze kell hangolni a SOLAS-egyezményben a nemzetközi útvonalakon közlekedő ro-ro személyhajókra vonatkozóan megállapítottakkal.
- (3) Az 1995. évi SOLAS-konferencia 14. IMO-határozata lehetővé teszi az IMO tagjainak, hogy regionális megállapodásokat kössenek, ha úgy ítélik meg, hogy az uralkodó tengeri viszonyok és egyéb helyi viszonyok különleges stabilitási követelményeket tesznek szükségessé valamely adott tengerszakaszon.

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.).

- (4) A 2003/25/EK irányelv I. mellékletében a ro-ro személyhajókra vonatkozóan meghatározott sérülési stabilitási követelmények determinisztikus jellegűek. E tekintetben eltérnek a SOLAS-egyezmény II-1. fejezetében meghatározott, valószínűségeen alapuló új nemzetközi rendszertől, és különösen az olyan új követelményektől, amelyek a ro-ro személyhajók biztonságát egy ütközés utáni túlélés valószínűsége alapján mérik. Annak érdekében, hogy az uniós követelmények összhangba kerüljenek az említett új nemzetközi követelményekkel, a 2003/25/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott követelményeket továbbra is alkalmazni kell a ro-ro személyhajókra. A legutóbb az MSC.421(98) határozattal módosított SOLAS-egyezmény (a továbbiakban: a SOLAS 2020) követelményei által biztosított biztonsági szint különböző méretű ro-ro személyhajók tekintetében történt értékelése arra a következtetésre vezetett, hogy SOLAS 2020 stabilitási követelményeinek alkalmazása – a 2003/25/EK irányelvben meghatározott követelmények alkalmazásával elért biztonsági szinthez képest – jelentősen csökkentené a kockázatot a több mint 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajók esetében.

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.).

- (6) Az ezen irányelvben a legfeljebb 1 350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajókra vonatkozóan megállapított stabilitási követelményeket az ilyen hajók bizonyos szerkezeti kialakításai esetében nehéz lenne végrehajtani. Ezért az ilyen hajókat birtokló vagy az Unióban menetrend szerinti közlekedés céljával üzemeltető társaságok számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy az ezen irányelv hatálybalépése előtt alkalmazandó stabilitási követelményeket alkalmazzák. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot, ha élnek az említett lehetőséggel, és be kell nyújtaniuk az érintett hajókra vonatkozó adatokat. A Bizottságnak tíz évvel ezen irányelv hatálybalépését követően értékelnie kell az említett lehetőség alkalmazását, hogy ez alapján eldönthesse, szükség van-e ezen irányelv további felülvizsgálatára.
- (7) A megfelelő biztonsági szint elérése érdekében a legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajók esetében a SOLAS 2020 követelményei nem kötelező jellegű alkalmazásának lehetőségét a SOLAS 2020-ban meghatározott térbeosztási tényezőnél magasabb szinttől kell függővé tenni.
- (8) A szükséges biztonsági szint biztosítása érdekében különleges sérülési stabilitási követelményeket kell alkalmazni azokra a meglévő ro-ro személyhajókra is, amelyeket soha nem tanúsítottak a 2003/25/EK irányelv szerint, és amelyeket menetrend szerinti közlekedés céljából állítanak forgalomba az Unióban.
- (9) A kikötő szerinti államoknak a lehető legnagyobb mértékben együtt kell működniük az ezen irányelvben említett tengerszakaszok jegyzékének összeállítására érdekében, az államok joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszok feletti szuverenitásának és a tengerjog általános elveinek a figyelembevételével.

- (10) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) eddig is segítette a Bizottságot a 2003/25/EK irányelv hatékony végrehajtásában, és az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ összhangban törekednie kell e segítségnyújtás további biztosítására.
- (11) Annak érdekében, hogy a Bizottság értékelni tudja ezen irányelv végrehajtását, és arról jelentést tehessen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, a tagállamoknak adatokat kell szolgáltatniuk minden olyan új ro-ro személyhajóról, amelyet az ezen irányelvben foglalt stabilitási követelményeknek megfelelően legfeljebb 1350 személy menetrend szerinti közlekedés során történő szállítására tanúsítanak. Az adatokat a II. mellékletben meghatározott struktúrának megfelelően kell szolgáltatni. Ezen adatoknak valamennyi új ro-ro személyhajó esetében rendelkezésre kell állniuk, mivel azoknak meg kell felelniük a SOLAS 2020 által meghatározott, valószínűségeen alapuló stabilitási követelményeknek.

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.).

- (12) Mivel az (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet² módosította, az 1999/35/EK tanácsi irányelvet³ pedig hatályon kívül helyezte, a „fogadó állam” fogalma már nem releváns, ezért azt a „kikötő szerinti állam” fogalmának kell felváltania.
- (13) Az olyan tenger nélküli tagállamok számára, amelyeknek nincs tengeri kikötője, és nem rendelkeznek a 2003/25/EK irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő ro-ro személyhajóval, az aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében lehetővé kell tenni, hogy eltérjenek a 2003/25/EK irányelv rendelkezéseitől. Ez azt jelenti, hogy mindaddig, amíg e feltételek teljesülnek, nem kell átültetniük ezt az irányelvet.
- (14) A 2003/25/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a 2009/16/EK irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2017.11.30., 61. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

³ A Tanács 1999/35/EK irányelve (1999. április 29.) a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről (HL L 138., 1999.6.1., 1. o.).

1. cikk

A 2003/25/EK irányelv módosítása

A 2003/25/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„b) „meglévő ro-ro személyhajó”: olyan ro-ro személyhajó, amelynek gerincfektetése vagy építésének hasonló szakasza ... [18 hónappal az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után] előtt történt; az építés hasonló szakasza olyan szakaszt jelent, amelyben:

i. egy bizonyos hajó építése megkezdődik; és

ii. a hajó összeépítése megkezdődött, és a már beépített anyag legalább 50 tonnát vagy a szerkezeti anyag becsült tömegének 1%-át teszi ki, attól függően, hogy melyik a kevesebb;

c) „új ro-ro személyhajó”: olyan ro-ro személyhajó, amely nem már meglévő ro-ro személyhajó;”;

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

„e) „SOLAS-egyezmény”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény és módosításai a mindenkor hatályos változatban;”;

c) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„ea) „SOLAS 90”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek legutóbb az MSC.117(74) sz. határozattal módosított szövege;

eb) „SOLAS 2009”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek legutóbb az MSC.216(82) sz. határozattal módosított szövege;

ec) „SOLAS 2020”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek legutóbb az MSC.421(98) sz. határozattal módosított szövege;”;

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

„f) „menetrend szerinti közlekedés”: azon ro-ro személyhajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közbenső kikötés nélkül:

i. közzétett menetrend alapján; vagy

- ii. olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhető rendszerszerű sorozatot alkotnak;”;
- e) az i) pont helyébe a következő szöveg lép:
 - „i. ”kikötő szerinti állam”: azon tagállam, amelynek kikötőjétől vagy kikötőjéig valamely ro-ro személyhajó menetrend szerint közlekedik;”;
- f) a k) pont helyébe a következő szöveg lép:
 - „(k) ”különleges stabilitási követelmények”: gyűjtőfogalomként a 6. cikkben említett stabilitási követelmények;”;
- g) a cikk a következő ponttal egészül ki:
 - „n) ”társaság”: a ro-ro személyhajó tulajdonosa, vagy más olyan szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő, aki a személyhajó üzembentartási felelősségét a tulajdonostól átvállalta.”.

2. A 3. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Kikötő szerinti államként minden tagállam biztosítja, hogy a nem tagállamok lobogója alatt közlekedő ro-ro személyhajók teljes mértékben megfeleljenek ezen irányelv követelményeinek, mielőtt az (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel* összhangban menetrend szerinti forgalmat bonyolítanak le az adott tagállam kikötőiben.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a 2009/16/EK irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2017.11.30., 61. o.).”

3. A 3. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) A sem tengeri kikötővel, sem pedig a lobogójuk alatt közlekedő, ezen irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajóval nem rendelkező tagállamok eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, a második albekezdésben meghatározott kötelezettség kivételével.

Azon tagállamok, amelyek élni kívánnak az eltérés lehetőségével, ... [18 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után]-ig értesítik a Bizottságot arról, hogy teljesülnek-e annak feltételei, és a későbbiekben tájékoztatják a Bizottságot az esetlegesen bekövetkező változásokról. E tagállamok nem engedélyezhetik az ezen irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajóknak, hogy a lobogójuk alatt közlekedjenek, amíg át nem ültették és végre nem hajtották ezt az irányelvet.”.

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

„4. cikk

Mértékadó hullámmagasság

A mértékadó hullámmagasságot (h_s) kell alkalmazni a járműfedélzeten lévő víz magasságának meghatározására az I. melléklet A. szakaszában szereplő különleges stabilitási követelmények alkalmazásakor. A mértékadó hullámmagasság számértékei azok, amelyeknél éves alapon nagyobb érték 10%-os valószínűséggel nem fordul elő.”.

5. A 5. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A kikötő szerinti államok létrehozzák és naprakészen tartják a kikötőikben menetrend szerinti közlekedést biztosító ro-ro személyhajók által érintett tengerszakaszok jegyzékét, valamint az e szakaszokon mértékadó hullámmagasság megfelelő értékeit.”;

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

„(3) A jegyzéket közzé kell tenni a hatáskörrel rendelkező tengerészeti hatóság internetes oldalán elérhető nyilvános adatbázisban. Az ilyen információ helyét, valamint a jegyzék aktualizálásait azok okainak megjelölésével együtt közölni kell a Bizottsággal.”.

6. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Különleges stabilitási követelmények

- (1) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* alkalmazásának sérelme nélkül a több mint 1350 személy szállítására tanúsított új ro-ro személyhajóknak meg kell felelniük a SOLAS 2020 II-1. fejezetének B. részében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.
- (2) A legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított új ro-ro személyhajóknak a társaság döntésétől függően meg kell felelniük:
 - a) az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelményeknek, vagy
 - b) az ezen irányelv I. mellékletének B. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

A lobogó szerinti állam hatósága minden ilyen hajó esetében a 8. cikkben említett bizonyítvány kiállításától számított két hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy a társaság az első albekezdésben említett lehetőségek közül melyiket választotta, és az értesítéssel együtt közli a III. mellékletben említett adatokat.

- (3) Az I. melléklet A. szakaszában megállapított követelmények alkalmazásakor a tagállamok a II. mellékletben megállapított iránymutatásokat alkalmazzák, amennyiben az megvalósítható és összeegyeztethető a szóban forgó hajó szerkezetével.
- (4) A társaság döntésétől függően a több mint 1 350 személy szállítására tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket ... [18 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után] után állítottak forgalomba valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből történő, menetrend szerinti közlekedés céljából, és amelyeket soha nem tanúsítottak ezen irányelv szerint, meg kell felelniük a következők egyikének:
 - a) a SOLAS 2020 II-1. fejezetének B. részében meghatározott különleges stabilitási követelmények; vagy
 - b) a SOLAS 2009 II-1. fejezetének B. részében meghatározott különleges stabilitási követelményeken túl az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények.

Az alkalmazott stabilitási követelményeket fel kell tüntetni a hajó 8. cikkben előírt bizonyítványában.

(5) A társaság döntésétől függően a legfeljebb 1 350 személy szállítására tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket ... [18 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után] után állított forgalomba valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből történő, menetrend szerinti közlekedés céljából, és amelyeket soha nem tanúsítottak ezen irányelv szerint, meg kell felelniük a következők egyikének:

- a) az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények, vagy
- b) az ezen irányelv I. mellékletének B. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények.

Az alkalmazott stabilitási követelményeket fel kell tüntetni a hajó 8. cikkben említett bizonyítványában.

(6) Azoknak a meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyek ... [18 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után]-ig menetrend szerint közlekedtek valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből, továbbra is meg kell felelniük az I. mellékletnek az (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi irányelv⁺ hatálybalépését megelőzően hatályos szövegében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

⁺ HL: Kérjük, illessze be a szövegbe a PE CONS .../... (2022/0036(COD)) dokumentumban szereplő irányelv számát, a vonatkozó lábjegyzetbe pedig annak számát, dátumát és HL-hivatkozását.

* 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.).

** A Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/... irányelve (...) a 2003/25/EK irányelvnek a javított stabilitási követelmények felvétele és az irányelvnek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által meghatározott stabilitási követelményekkel való összehangolása tekintetében történő módosításáról (HL ...).”

7. A 7. cikket el kell hagyni.

8. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Bizonyítványok

(1) A tagállami lobogó alatt hajózó valamennyi új és meglévő ro-ro személyhajón egy olyan bizonyítványt kell tartani, amely igazolja a 6. cikkben említett különleges stabilitási követelményeknek való megfelelést.

A bizonyítványokat a lobogó szerinti állam hatósága állítja ki, és azok más kapcsolódó bizonyítványokkal összevonhatók. Az I. melléklet A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelményeknek megfelelő ro-ro személyhajók esetében a bizonyítványon fel kell tüntetni azt a mértékadó hullámmagasságot, ameddig a hajó eleget tud tenni a különleges stabilitási követelményeknek.

A bizonyítvány mindaddig érvényes, amíg a ro-ro személyhajó azonos vagy alacsonyabb mértékadó hullámmagassági értékkel rendelkező tengerszakaszon közlekedik.

- (2) Kikötő szerinti államként minden tagállam elismeri a többi tagállam által ezen irányelvnek megfelelően kibocsátott bizonyítványokat.
- (3) Kikötő szerinti államként minden tagállam elismeri a harmadik országok által kibocsátott azon bizonyítványokat, amelyek igazolják, hogy valamely ro-ro személyhajó megfelel az ezen irányelvben meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.”

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Idényjellegű és egyéb, rövid ideig tartó üzemelés

- (1) Ha valamely, egész évben menetrend szerinti közlekedést biztosító társaság olyan további ro-ro személyhajókat kíván forgalomba állítani, amelyek rövidebb ideig vesznek részt az említett forgalomban, legkésőbb egy hónappal az említett hajók forgalomba állítása előtt értesíti a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatóságát.
- (2) Olyan esetekben azonban, amikor előre nem látható körülmények következtében mihamarabb helyettesítő ro-ro személyhajót kell beiktatni a forgalom folyamatosága érdekében, az (1) bekezdésben előírt értesítési kötelezettség helyett az (EU) 2017/2110 irányelv 4. cikkének (4) bekezdése és a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* XVII. mellékletének 1.3. pontja alkalmazandó.

- (3) Ha valamely társaság évi hat hónapot meg nem haladó időtartamban idényjellegű, menetrend szerinti közlekedést kíván biztosítani, legkésőbb három hónappal az említett üzemeltetés megindítása előtt értesíti a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatóságát.
- (4) Amennyiben az I. melléklet A. szakaszában foglalt különleges követelményeknek megfelelő ro-ro személyhajók esetében az e cikk (1), (2) és (3) bekezdése értelmében vett üzemeltetés alacsonyabb mértékadó hullámmagassági viszonyok között történik, mint amelyeket ugyanazon tengerszakaszra vonatkozóan az egész évre kiterjedő üzemelés esetében megállapítottak, a hatáskörrel rendelkező hatóság dönthet úgy, hogy az I. melléklet A. részében foglalt különleges stabilitási követelmények alkalmazásakor a rövidebb időszak esetében alkalmazandó mértékadó hullámmagassági érték alapján állapítja meg a fedélzetet elárasztó víz magasságát. Az e rövidebb időszakokra vonatkozóan alkalmazandó mértékadó hullámmagassági értéket a tagállamok közötti, vagy ha indokolt és lehetséges, az útvonal két végén fekvő tagállam, illetve harmadik ország közötti megállapodással határozzák meg.
- (5) Amennyiben a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatósága hozzájárul az (1), a (2) és a (3) bekezdés szerinti üzemeltetéshez, az ilyen üzemeltetésben részt vevő ro-ro személyhajók a 8. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint kötelesek magukkal vinni egy bizonyítványt, amely igazolja az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelést.

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

10. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„13a. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményét ... [10 évvel e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után]-ig benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A 6. cikk (2) bekezdésében említett értesítéseken alapuló információkat anonimizált formában kell rendelkezésre bocsátani.”.

11. A 2003/25/EK irányelv I. és II. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul.
12. A 2003/25/EK irányelv szövege – III. mellékletként – ezen irányelv II. mellékletével egészül ki.

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... [18 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja után]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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 nemzeti 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

I. MELLÉKLET

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím után a következő szöveget kell beilleszteni:

„A. szakasz”;

b) az említett szöveg után a szöveg a következő bevezető mondattal egészül ki:

„Az A. szakasz alkalmazásában a SOLAS-egyezmény szabályaira való hivatkozásokat az említett szabályok SOLAS 90 szerint alkalmazandó változataira való hivatkozásokként kell értelmezni.”;

c) az 1. pontban az 1.1–1.6 pontot megelőző bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. A SOLAS-egyezmény vízmentes terekre osztással és a sérült állapotban való stabilitással kapcsolatos II-1/B/8. szabályának követelményei mellett az e szakaszban megállapított követelményeknek is meg kell felelni.”;

d) a 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. A 9. cikk értelmében csak rövidebb időszakokban üzemelő hajók esetében a figyelembe veendő mértékadó hullámmagasságról azon kikötő szerinti államok állapotodnak meg, amelyek kikötőit a hajó útvonala érinti.”;

- e) a szöveg a következő B. szakasszal egészül ki:

„B. szakasz

A SOLAS 2020 II-1. fejezete B. részében meghatározott követelményeket be kell tartani. A SOLAS 2020 II-1/B/6.2.3. szabályától eltérve azonban az előírt R térbeosztási tényezőt a következőképpen kell meghatározni:

A hajón tartózkodó személyek száma (N)	Térbeosztási tényező (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 \cdot \ln(N + 89,048) + 0,579$

ahol:

N = a hajón tartózkodó személyek száma összesen.”

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

Az „Alkalmazás” című rész bevezető bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen irányelv 6. cikke (3) bekezdésének rendelkezéseivel összhangban, az itt található iránymutatásokat a tagállamok nemzeti hatóságai használják fel az I. melléklet

A. szakaszában megállapított különleges stabilitási követelmények alkalmazása során, amennyiben az kivitelezhető és összeegyeztethető a szóban forgó hajó felépítésével. Az alábbi bekezdésszámok az I. melléklet A. szakasza bekezdéseinek felelnek meg.”

II. MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET – AZ ÉRTESÍTÉS RÉSZLETEI

A 6. cikk (2) bekezdése szerint közzendő adatok a következők:

I. Általános adatok

1. Alkalmazandó stabilitási követelmények: Az I. melléklet A. vagy B. szakasza
2. A hajó azonosító száma (IMO hajóazonosító szám, hívójel)
3. Főbb adatok
4. Általános elrendezési felépítési terv
5. A hajón tartózkodók létszáma
6. Bruttó tonnatartalom
7. A hajó kétvégű-e: igen/nem
8. Rendelkezik-e a hajó a főfedélzet alatt hosszú rakodótérrel: igen/nem

II. Speciális adatok – azon ro-ro személyhajók esetében, amelyekre vonatkoznak a SOLAS-egyezmény valószínűségeen alapuló követelményei

1. d_l , d_p , d_s ;
2. R – előírt tényező;
3. a felosztási rajz(vízmentes terek felosztási rajza) az összes belső és külső nyílással együtt, beleértve a hozzájuk kapcsolódó tereket is, valamint a terek mérésére használt adatok, például általános elrendezési terv és a tartályterv; fel kell tüntetni a hosszirányú, a keresztirányú és a függőleges térbeosztási határértékeket is¹;
4. az elért A térbeosztási tényező az összes sérült területre vonatkozó összes hozzájárulás összefoglaló táblázatával², külön oszlopban feltüntetve az elérhető térbeosztási tényezőt ($w \cdot p \cdot v$);
5. az 1. és a 2. területtel kapcsolatos sérülések esetében azon sérülések százalékos aránya, amelyeket nem vizsgáltak meg (azaz amelyeket nem vettek figyelembe a ($w \cdot p \cdot v$) tényező számítása során), azaz $s = 0$, $s = 1$ és $0 < s < 1$;
6. az 1. és a 2. területtel kapcsolatos sérülések esetében a ro-ro területeket érintő azon sérülések százalékos aránya, amelyeket nem vizsgáltak meg (azaz amelyeket nem vettek figyelembe a ($w \cdot p \cdot v$) tényező számítása során), azaz $s = 0$, $s = 1$ és $0 < s < 1$;

7. minden olyan sérülés esetében, amely hozzájárul az elért A térbeosztási tényezőhöz, az elárasztott területek azonosítása, a hozzájárulás értéke és az »s« tényező³;
8. a tényezőhöz hozzá nem járuló sérülésekre vonatkozó adatok ($s = 0$ és $p > 0$) a hosszú alsó rakodótérrel rendelkező ro-ro személyhajók esetében, beleértve a kiszámított tényezők teljes körű adatait⁴.

III. Speciális adatok – azon ro-ro személyhajók esetében, amelyekre az I. melléklet A. szakasza alkalmazandó

1. A megfelelés módja:

- Modelltesztek
- Számítások

Kérjük, jelöljék meg, hogy a fedélzeten lévő vízre vonatkozó számításokat mellőzték-e, például azért, mert a maradó szabadoldal minden sérülés esetében meghaladta a 2,0 m-t: igen/nem

2. A 2003/25/EK irányelv szerinti mértékadó hullámmagasság.

-
- ¹ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.2. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.
- ² Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.
- ³ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.
- ⁴ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.”
-