Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. február 21.
(OR. en)

6405/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0036(COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. február 18.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 53 final
Tárgy:	Javaslat – 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

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 53 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 53 final

EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.2.18.
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Javaslat

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2022) 29 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Ez a javaslat a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről szóló, 2003. április 14-i 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[1] módosítására irányul.

A Bizottság – a célravezető és hatásos szabályozás programja (REFIT) és minőségi jogalkotási programja keretében, valamint a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok[2] célravezetőségi vizsgálata nyomán közvetlenül hozott intézkedésként – 2017-ben három javaslatot terjesztett elő a vonatkozó jogszabályok módosítására. 2017. november 15-én az Európai Parlament és a Tanács elfogadta az (EU) 2017/2108[3], az (EU) 2017/2109[4] és az (EU) 2017/2110[5] irányelvet.

A célravezetőségi vizsgálat a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről szóló 2003/25/EK irányelvre is kiterjedt. A Bizottság azonban nem terjesztett elő az irányelv módosítására irányuló javaslatot, mivel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében még megbeszélések folytak a sérült hajókra vonatkozó stabilitási előírásokról. A felülvizsgált nemzetközi szabályokat[6] elfogadták, így a Bizottság előterjesztheti a sérülési stabilitásra vonatkozó uniós követelmények módosítására irányuló javaslatát.

A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok felülvizsgálatának általános célja a meglévő szabályozási keretnek a következők érdekében történő egyszerűsítése és észszerűsítése: i. az uniós szabályok fenntartása, amennyiben azok szükségesek és arányosak; ii. az említett szabályok megfelelő végrehajtásának biztosítása; valamint iii. a kapcsolódó jogszabályokban foglalt kötelezettségek közötti lehetséges átfedések és következetlenségek kiküszöbölése. Az átfogó cél pedig egy egyértelmű, egyszerű és korszerű jogi keret biztosítása, amely könnyebben végrehajtható, nyomon követhető és érvényesíthető, és ily módon növeli a biztonság általános szintjét.

A nemzetközi úton – beleértve a két tagállam közötti utakat is – közlekedő hajókra (az IMO hatáskörébe tartozó) nemzetközi egyezmények és bizonyos uniós szabályok alkalmazandók. A biztonság szempontjából a legfontosabb egyezmény az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú,

---

1 HL L 123., 2003.5.17., 22. o.

2 Ennek eredményeiről a Bizottság 2015. október 16-án jelentést nyújtott be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak (COM(2015)508).

3 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2108 irányelve (2017. november 15.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 40. o.).

4 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2109 irányelve (2017. november 15.) a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló 98/41/EK tanácsi irányelv módosításáról és a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről szóló 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 315., 2017.11.30., 52. o.).

5 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.).

6 Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú módosított nemzetközi egyezményben (SOLAS ’74 egyezmény) (a 2020. évi módosítások a továbbiakban: SOLAS 2020) foglalt szabályok.

1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS) és annak 1988. évi jegyzőkönyve. A SOLAS-90-normában foglalt általános stabilitási követelményeket (az irányelv összes vonatkozó módosítással kiigazított szövegében meghatározottak szerint) determinisztikusan állapították meg, és belefoglalták őket a SOLAS-egyezmény II-1/B/8. szabályába. Ezek a követelmények – a SOLAS-egyezmény nemzetközi utakra való közvetlen alkalmazandósága, valamint a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Átdolgozás)[7] belföldi utakra történő alkalmazása miatt – az Unió egész területén alkalmazandók.

A nemzetközi követelményeken kívül külön uniós szabályok vonatkoznak a személyhajókra, a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú vízi járművekre. A 2003/25/EK irányelv a sérült ro-ro személyhajókra vonatkozó stabilitási követelményeket állapít meg a valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből menetrend szerint, nemzetközi úton közlekedő valamennyi ro-ro személyhajó esetében, a lobogójukra való tekintet nélkül. Célja, hogy biztosítsa az ilyen típusú hajók sérülés utáni stabilitását, ami javítja a túlélőképességüket ütközés esetén. Az *MS Estonia* 1994. szeptember 28-i balesetét követően nyolc európai ország (köztük hét uniós tagállam) kezdeményezést indított (az 1996. február 28-i Stockholmi Megállapodás) annak érdekében, hogy szigorúbb sérülési stabilitási normákat vezessenek be a sérült ro-ro személyhajók esetében, hogy figyelembe vegyék a ro-ro fedélzeten felgyűlő víz hatását, és hogy lehetővé tegyék azt, hogy a hajó a SOLAS-90-normában megfogalmazottnál súlyosabb, egészen 4 m mértékadó hullámmagasságig terjedő viszonyokat is túléljen. E kezdeményezés nyomán a Bizottság irányelvjavaslatot terjesztett elő, amely alapján az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2003/25/EK irányelvet.

A különleges uniós stabilitási követelmények kiegészítik a SOLAS-egyezmény sérülési stabilitásra vonatkozó követelményeit a ro-ro fedélzeten a hajó sérülése esetén jelen lévő víz figyelembevétele érdekében, amelynek mennyisége a sérült szabadoldaltól és az adott tengerszakaszt jellemző mértékadó hullámmagasságtól függ. A 2003/25/EK irányelvben meghatározott követelmények a 2009/45/EK irányelv értelmében az Európai Unión belül belföldi tevékenységet folytató ro-ro személyhajókra is alkalmazandók. Ez az irányelv a parttól számított távolság és a kritikus hullámmagasság alapján négy kategóriába sorolja a hajókat és a tengerszakaszokat (A, B, C és D). Az A, B és C osztályba tartozó ro-ro személyhajók esetében a 2003/25/EK irányelv követelményei alkalmazandók.

A személyhajók biztonságára vonatkozó jogszabályok REFIT-értékelése nyomán ajánlás született annak megvizsgálásáról, hogy a ro-ro személyhajókra alkalmazandó különleges stabilitási követelményekre vonatkozó uniós szabályozási megközelítés összehangolható-e a nemzetközi jogszabályokkal, feltéve, hogy a biztonság legalább a 2003/25/EK irányelvben meghatározott jelenlegi szinten marad.

Tekintettel a felülvizsgált SOLAS-egyezmény (2020-tól alkalmazandó változat) és a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges uniós sérülési stabilitási követelmények közötti különbségekre, a 2003/25/EK irányelv szükségességét és hozzáadott értékét annak alapján értékelték, hogy a SOLAS-egyezmény említett követelményei biztosítják-e ugyanazt a biztonsági szintet, mint az irányelv.

A Bizottság REFIT-értékelésének következtetései alapján és a nemzetközi fejlemények tükrében a Bizottság azt a megbízást kapta, hogy értékelje annak lehetőségét, hogy javaslatot tegyen a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges uniós sérülési stabilitási követelményeknek a nemzetközi normák alapján történő módosítására vagy hatályon kívül helyezésére, amennyiben az említett normákat (2020-tól) az Unió számára kielégítő módon

[7] HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

naprakésszé teszik. E célból szakértői tanulmány készült, amely elemezte a műszaki és szakpolitikai lehetőségeket, nevezetesen az R előírt térfelosztási tényezővel, a 2009/45/EK irányelvben előírt hullámmagasság-korlátoknak a valószínűségen alapuló koncepció szerint történő alkalmazásával, valamint a további determinisztikus követelményekre vonatkozó alternatívákkal kapcsolatos különböző lehetőségeket. A tanulmány azt is értékelte, hogy a 2003/25/EK irányelvben foglalt követelmények relevánsak maradnak-e, amíg a nemzetközi szinten meghatározott megfelelő biztonsági szint nem bizonyul azokkal egyenértékűnek vagy szigorúbbnak.

A szakértői tanulmány eredményei alapján egyrészt meghatározták a különböző hajótípusokra vonatkozó sérülési stabilitási számításokkal kapcsolatos műszaki megoldásokat, másrészt megfogalmazták azt az ajánlást, hogy a valószínűségen alapuló koncepcióban ne vegyék figyelembe a hullámmagasság-korlátokat. A mintában szereplő hajók esetében végzett számítások nem mutatták azt, hogy akár a normalizált s-tényezőnél, akár a várható kritikus hullámmagasságnál figyelembe vett hullámmagasság-korlátok jelentős hatást gyakorolnának az A-index által kifejezett általános túlélőképességre. Ezért a valószínűségen alapuló koncepcióban nem érdemes a működési hullámmagasság-korlátokra vonatkozó külön követelményeket bevezetni a sérülési stabilitás vonatkozásában.

Figyelembe véve a tanulmány eredményeit, továbbá szem előtt tartva a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós szabályozási keret egyszerűsítésével és észszerűsítésével kapcsolatos általános célt, a Bizottság a 2003/25/EK irányelv módosítására irányuló javaslatot fogalmazott meg. Az irányelv felülvizsgálatának konkrét célkitűzései a következők:

– amennyire lehetséges, biztosítani az összhangot a személyhajókra vonatkozóan az IMO keretében elfogadott, közelmúltban frissített nemzetközi sérülési stabilitási normákkal,
– a szabályozás összetettségének, valamint azoknak a műszaki és adminisztratív terheknek a csökkentése, amelyek elsősorban a sérült ro-ro személyhajók túlélőképességének értékelésére szolgáló két különböző rendszer alkalmazásából erednek,
– a módosított 2009/45/EK irányelv tükrében lehetőség szerint egyértelműbbé tenni a fogalommeghatározásokat és a követelményeket, és
– a már nem releváns vagy hatályukat vesztett nemzetközi jogi eszközökre hivatkozó elavult rendelkezések törlése.

Az egyértelműség és a következetesség érdekében ez a javaslat ezenkívül számos fogalommeghatározást, valamint a vonatkozó uniós jogszabályokra és SOLAS-szabályokra való hivatkozást frissít.

- **Összhang a szabályozási terület meglévő szakpolitikai rendelkezéseivel**

A javaslat teljes mértékben összhangban van a személyhajók biztonságára vonatkozó, 2017 decemberében elfogadott három módosító irányelvvel, azaz az (EU) 2017/2108, az (EU) 2017/2109 és az (EU) 2017/2110 irányelvvel. Biztosítja továbbá a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel[8] való összhangot. A javaslat teljes mértékben összhangban van a célravezetőségi vizsgálat ajánlásaival és a közlekedés

[8] Ugyanott.

jövőjéről szóló, 2011. évi fehér könyvvel[9], amely elismerte, hogy korszerűsíteni kell a személyhajók biztonságára vonatkozó jelenlegi uniós jogszabályi keretet.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a Bizottság REFIT programjának részét képezi, és hozzájárul a minőségi jogalkotási program célkitűzéseinek teljesítéséhez, ugyanis biztosítja, hogy a hatályos jogszabályok egyszerűek és egyértelműek legyenek, ne jelentsenek szükségtelen terheket, és lépést tartsanak a folyamatosan alakuló politikai, társadalmi és technológiai fejleményekkel. Emellett a 2018-ig terjedő időszakra vonatkozó tengeri szállítási stratégia céljaival is összhangban van azáltal, hogy minőségi komphajó-szolgáltatásokat biztosít az EU-n belüli menetrend szerinti személyszállítás tekintetében.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A módosító irányelv jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, amely a közlekedésbiztonságot javító intézkedések és a tengeri szállításra vonatkozó különös rendelkezések megállapításáról rendelkezik.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A Tanács kérésére[10] a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok elsősorban a nemzetközi követelményeken alapulnak, és bizonyos súlyos balesetek (például a *Herald of Free Enterprise* és az *MS Estonia* balesete) figyelembevételével kerültek kialakításra. Az IMO-egyezményekben rögzített nemzetközi normákhoz képest bizonyos szempontok vonatkozásában uniós szinten szigorúbb előírásokat állapítottak meg, ilyenek például a 2003/25/EK irányelvben a ro-ro hajókra vonatkozóan meghatározott sérülési stabilitási követelmények.

A személyhajók biztonságára vonatkozó jogszabályok a legtöbb tagállamot érintik, akár lobogó szerinti államként, akár kikötő szerinti államként; ez alól 4, tengerparttal nem rendelkező ország képez kivételt.

- **Arányosság**

A javaslat a legújabb nemzetközi fejleményeknek, valamint a 2003/25/EK irányelv és a SOLAS 2020 által előírt szabályozási keretet összehasonlító – a biztonsági szint két szabályozási keret közötti esetleges eltéréseit azonosító és bizonyító – bizottsági műszaki tanulmány eredményeinek a figyelembevételével készült. A Bizottság olyan alternatív intézkedéseket is azonosított, értékelt és mérlegelt, amelyek a hajó általános túlélőképességét figyelembe véve (a magasabb biztonsági szintet megvalósítva) megszüntethetik az ilyen biztonsági eltéréseket.

Az újonnan épített és újonnan tanúsított ro-ro személyhajókra vonatkozó sérülési stabilitási követelmények módosítására, valamint az átfedések és az elavult fogalommeghatározások és hivatkozások megszüntetésére irányuló javaslat tekinthető az egyetlen arányos és koherens

---

[9] Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM/2011/0144).

[10] A Tanács 1994. december 22-i 94/C 379/05 állásfoglalása a ro-ro személyszállító komphajók biztonságáról (HL C 379., 1994.12.31., 8. o.).

alternatívának. Ez az alternatíva biztosítja, hogy a biztonság jelenlegi magas szintje ne kerüljön veszélybe.

Az arányosság elvével összhangban továbbra is az irányelv a legalkalmasabb eszköz a kitűzött célok eléréséhez. Az irányelv közös elveket és biztonsági szinteket határoz meg, gondoskodik azok érvényesítéséről, ugyanakkor a végrehajtásuk során alkalmazandó eljárások gyakorlati és technikai részleteit az egyes tagállamokra bízza. Ezáltal az egyes tagállamok felelőssége marad annak eldöntése, hogy mely végrehajtási eszközök illenek leginkább belső jogrendszereikhez. Az irányelv azt is biztosítja, hogy e javaslat egyszerűsítési célkitűzését a lehető legnagyobb mértékben elérjék, bár annak megvalósítását végső soron az egyes tagállamok határozzák meg a végrehajtás során.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az egyértelmű és következetes jogszabály-szövegezés biztosítása érdekében a legmegfelelőbb jogi megoldás egy módosító irányelv.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A célravezetőségi vizsgálat során kiderült, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok legfontosabb, az utasbiztonsággal összefüggő célkitűzései általánosságban teljesülnek, és továbbra is kiemelt jelentőséggel bírnak. A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret Unió-szerte egységes biztonsági szintet eredményezett a személyhajók tekintetében, emellett egyenlő versenyfeltételeket hozott létre a gazdasági szereplők között, továbbá fokozta a hajók tagállamok közötti átlajstromozását. A célravezetőségi vizsgálat arra is rámutatott, hogy további lehetőség van a biztonsági szint javítására, valamint bizonyos szabályozási követelmények hatékonyságának és arányosságának fokozására. Ajánlások születtek a nem egyértelmű, elavult vagy átfedéseket eredményező követelmények egyszerűsítésére, egyértelműsítésére és hatályon kívül helyezésére. A sérülési stabilitási követelmények tekintetében a célravezetőségi vizsgálat azt javasolta, hogy a korszerűsített nemzetközi szabványok alapján vizsgálják meg a ro-ro személyhajókra vonatkozó konkrét uniós sérülési stabilitási követelmények módosítására vagy hatályon kívül helyezésére irányuló javaslat előterjesztésének lehetőségét.

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

Tekintettel a tervezett javaslat műszaki jellegére, a Bizottság a célzott konzultációt tartotta a legmegfelelőbb konzultációs módszernek. A nemzeti szakértőkkel történő konzultációra a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport keretében került sor. A kiszervezett műszaki tanulmány keretében két munkaértekezletet szerveztek, amelyen valamennyi tagállam, valamint az iparági és utasszövetségek képviselői is részt vehettek.

A Bizottság által e felülvizsgálat előkészítése céljából kiszervezett műszaki tanulmány eredményeit a javaslatot kísérő szolgálati munkadokumentum tartalmazza. A sérülési stabilitási követelmények javasolt, a hajók kapacitásán alapuló struktúráját a nemzeti szakértők nagy többsége támogatta. A nemzeti szakértők és az érdekelt felek észrevételeinek alapos vizsgálatát követően a Bizottság a legfeljebb 1 350 személy szállítására engedélyezett,

újonnan épített hajókra vonatkozó ideiglenes alternatívákat foglalt bele a javaslatba. E két alternatíva alkalmazását tíz évvel a módosítás végrehajtása után értékelni kell.

A Bizottság a nemzeti szakértők és az ágazati érdekelt felek által a szakértői csoport ülésein folytatott megbeszélések során tett valamennyi észrevételt és javaslatot értékelte, szem előtt tartva azt az átfogó célkitűzést, hogy legalább a jelenlegi biztonsági szintet fenntartsák.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

E felülvizsgálat elsősorban a célravezetőségi vizsgálat során gyűjtött adatokon alapul; az erről szóló jelentést az „Iránykorrekció – A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálata" című, 2015. október 16-án elfogadott bizottsági szolgálati munkadokumentum[11] tartalmazza.

Ezen egyszerűsítési javaslat előkészítéséhez a célravezetőségi vizsgálat során gyűjtött adatok és az annak keretében folytatott konzultációk mellett műszaki és jogi szakértők közreműködésére is szükség volt a konkrét, műszaki jellegű fogalommeghatározások és az egyértelmű jogi szövegezés kidolgozása érdekében. E szakértelem összegyűjtésére a Bizottságon, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségen (EMSA) és a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoporton belül került sor. Az említett folyamatról szóló jelentést a javaslatot kísérő szolgálati munkadokumentum tartalmazza.

- **Hatásvizsgálat**

Ez a javaslat közvetlenül azon célravezetőségi vizsgálat nyomán született, amelynek során azonosították a kiigazítással és az egyszerűsítéssel kapcsolatos kérdéseket, és értékelték az egyszerűsítési lehetőségeket. Amint azt a bizottsági szolgálati munkadokumentum is kiemeli, ez a javaslat rendkívül technikai jellegű. A javaslat egy olyan műszaki tanulmány eredményein alapul, amely az e területen speciális szakismeretekkel rendelkező, magasan képzett szakértőkkel együttműködésben készült. Emellett ez a kezdeményezés az IMO által megállapított nemzetközi szabályokkal történő összehangolásról rendelkezik. Összhangban a minőségi jogalkotásra vonatkozó bizottsági iránymutatással, nem készült teljes körű hatásvizsgálat.

Mindazonáltal e javaslatot bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri, amely emlékeztet a célravezetőségi vizsgálat ajánlásaira, és kifejti a javasolt megoldások mellett szóló műszaki és jogi érveket. A dokumentum összefoglalja a Bizottság által e kezdeményezés alátámasztására készített műszaki tanulmány eredményeit

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

E javaslat fő célja a sérülési stabilitási követelmények összetettségének, valamint az azokkal összefüggő – elsősorban a sérült ro-ro személyhajók túlélőképességének értékelésére szolgáló két különböző rendszer meglétéből eredő – műszaki és adminisztratív terheknek a csökkentése. Célja továbbá lehetőség szerint biztosítani az összhangot a személyhajókra vonatkozóan az IMO keretében elfogadott, közelmúltban frissített nemzetközi sérülési stabilitási normákkal. A nemzetközi szabályokkal való tervezett összehangolás és az egyszerűsítés révén észszerűsíthetők a hajógyártó vállalatok és az üzemeltetők számításokkal kapcsolatos terhei.

[11] SWD(2015)197.

- **Alapjogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatás[12] szerint a rendkívül technikai jellegű irányelvek esetében nincs szükség végrehajtási tervekre.

A Bizottság megfelelő nyomonkövetési és jelentéstételi szabályokat határozott meg a tagállamok számára, tekintettel arra, hogy a módosító irányelv tervezete bizonyos hajókategóriákra vonatkozóan alternatív műszaki megoldásokat javasol. Az újonnan épített hajókra vonatkozó kulcsfontosságú adatokat és a sérülési stabilitási számításokat az EMSA közreműködésével fogják összegyűjteni és értékelni. A felülvizsgált követelmények végrehajtásától számított tíz év elteltével értékelésre és az irányelv felülvizsgálatára kerül sor.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Magyarázó dokumentumokra nincs szükség: bár az irányelvben foglalt módosított követelmények technikai jellegűek, a célcsoportjuk szempontjából nem összetettek.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A módosító irányelv tervezetének fő részét az 1. cikk képezi, amely a 2003/25/EK irányelv számos rendelkezését módosítja.

Cél, hatály és fogalommeghatározások

Az 1. pont számos meglévő fogalom – például a „meglévő hajó”, az „új hajó”, a „menetrend szerinti közlekedés”, a „kikötő szerinti állam” és a „különleges stabilitási követelmények” – meghatározását módosítja.

Mértékadó hullámmagasság

A 2. pont pontosabban meghatározza a „mértékadó hullámmagasság” fogalmát, és alkalmazását azokra a hajókra korlátozza, amelyek megfelelnek a 2003/25/EK irányelv I. mellékletének A. szakaszában foglalt különleges sérülési stabilitási követelményeknek.

Tengerszakaszok

A 3. pont egyszerűsíti a tagállamok azon kötelezettségét, hogy közzétegyék a tengerszakaszok mértékadó hullámmagasság-értékeket is tartalmazó jegyzékét.

Különleges stabilitási követelmények

A 4. pont a felülvizsgált különleges stabilitási követelményeket tartalmazza. E szabályokat a szöveg a) a hajó gerincfektetésének vagy építése hasonló szakaszának időpontja; valamint b)

[12] https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf

a hajók utasszállítási kapacitása szerint csoportosítja. Míg a meglévő és a már tanúsított hajók esetében továbbra is a jelenlegi követelményeket kell alkalmazni, addig az újonnan épített és újonnan tanúsított, az EU-ban menetrend szerinti közlekedés céljából forgalomba állított hajóknak az aktualizált nemzetközi szabályoknak (a több mint 1 350 személy szállítására képes hajók esetében a SOLAS 2020-nak), valamint az R-indexre vonatkozó különleges uniós követelménynek (a legfeljebb 1 350 személy szállítására képes hajók esetében a SOLAS 2020 és az SDC3 szerinti R-indexértéknek) kell megfelelniük.

A javaslat a stabilitási követelmények tekintetében tízéves átmeneti időszakra két alternatívát biztosít a legfeljebb 1 350 személy szállítására képes hajók esetében: az I. melléklet A. szakaszában szereplő jelenlegi, illetve az I. melléklet B. szakaszában szereplő frissített szabályokat. A tízéves időszakot követően értékelni kell e két alternatíva alkalmazását, és ennek megfelelően felül kell vizsgálni az irányelvet.

Az 5. pont törli a különleges stabilitási követelmények bevezetésére – a 2003/25/EK irányelv elfogadását követő folyamatra – vonatkozó felesleges rendelkezéseket.

A 6. pont a bizonyítványokra vonatkozó rendelkezések szükséges módosításait tartalmazza. Ezek a változások a 2003/25/EK irányelv I. melléklete új B. szakaszának bevezetéséből, valamint az (EU) 2017/2110 irányelv által bevezetett módosításokból erednek, amelyek elhagyták a „fogadó állam” fogalmát, és azt a „kikötő szerinti állam” kifejezéssel helyettesítették.

A 7. pont az idényjellegű és rövid ideig tartó üzemelésre vonatkozó rendelkezéseket módosítja, tükrözve a „fogadó állam” fogalmának a „kikötő szerinti államra” történő lecserélését, valamint a „mértékadó hullámmagasság” fogalma alkalmazásának az I. melléklet A. szakaszában foglalt stabilitási követelményeknek megfelelő hajókra történő korlátozását.

A 8. pont a felülvizsgált stabilitási követelmények végrehajtásának az elfogadásuk után tíz évvel történő felülvizsgálatáról rendelkezik.

A 9. pont az I. melléklet A. szakaszában szereplő jelenlegi stabilitási követelmények több formai jellegű módosítását tartalmazza.

A 10. pont új különleges stabilitási követelményekkel egészíti ki az I. melléklet B. szakaszát.

A 11. pont új III. mellékletet vezet be, amely meghatározza azokat a műszaki adatokat, amelyeket a tagállamoknak be kell jelenteniük a Bizottságnak az Unióban menetrend szerinti üzembe állított, újonnan épített és újonnan tanúsított ro-ro személyhajókra vonatkozóan. Ezeket az adatokat a Bizottság a módosított 2003/25/EK irányelv végrehajtásának értékeléséhez használja fel.

2022/0036 (COD)

Javaslat

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

(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 véleményére[13],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[14],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[15] a ro-ro személyhajókra vonatkozóan egységes szintű különleges stabilitási követelményeket állapít meg, amelyek javítják az ilyen típusú hajók túlélőképességét ütközési sérülés esetén, és az irányelv elfogadásának időpontjában hatályos SOLAS-egyezményben (SOLAS 90) meghatározott követelményekkel együtt a biztonság magas szintjét biztosítják az utasok és a személyzet számára.

(2) 2017. június 15-én a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) az MSC.421(98) sz. határozatával felülvizsgált különös rendelkezéseket fogadott el a sérült személyhajókra vonatkozó stabilitási előírásokról, amelyek a ro-ro személyhajókra is vonatkoznak. Ezeket a nemzetközi szintű fejleményeket figyelembe kell venni, és az uniós szabályokat és követelményeket össze kell hangolni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményben (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) a nemzetközi úton közlekedő ro-ro személyhajókra vonatkozóan megállapítottakkal.

(3) Az 1995. évi SOLAS-konferencia 14. IMO-határozata lehetővé tette 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. A 2003/25/EK irányelv

---

13 HL C , , . o.

14 HL C , , . o.

15 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.).

I. mellékletében meghatározott, a ro-ro személyhajókra vonatkozó determinisztikus sérülési stabilitási követelmények eltérnek az új, valószínűségen alapuló nemzetközi követelményektől, amelyek a ro-ro személyhajók biztonságosságát az ütközés utáni túlélés valószínűsége alapján mérik. A valószínűségen alapuló nemzetközi rendszert a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete határozza meg. Az új követelményeket be kell építeni a 2003/25/EK irányelvbe.

(4) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben[16] meghatározott követelményeket továbbra is alkalmazni kell a ro-ro személyhajókra. A SOLAS 2020 követelményei által biztosított biztonsági szint különböző méretű ro-ro személyhajók tekintetében történt értékelése arra a következtetésre vezetett, hogy a SOLAS 2020 szerinti stabilitási követelmények alkalmazása – a 2003/25/EK irányelvben foglalt követelmények és az irányelv elfogadásának időpontjában alkalmazandó, a vonatkozó IMO-aktusokkal módosított SOLAS-egyezmény („SOLAS 90”) együttes alkalmazásához képest – jelentősen csökkenti a kockázatot a több mint 1 350 személy szállítására engedélyezett ro-ro személyhajók esetében.

(5) Az ezen irányelvben a legfeljebb 1 350 személy szállítására engedélyezett 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 biztosítására használó gazdasági szereplők számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy az ezen irányelv hatálybalépése előtt alkalmazandó stabilitási követelményeket alkalmazzák. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot, ha élnek e 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 dönthessen ezen irányelv további felülvizsgálatáról.

(6) A megfelelő biztonsági szint elérése érdekében a legfeljebb 1 350 személy szállítására engedélyezett ro-ro személyhajók esetében a SOLAS 2020 követelményei nem kötelező jellegű alkalmazásának lehetőségét a SOLAS 2020-ban meghatározott R-indexnél magasabb szinttől kell függővé tenni.

(7) 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.

(8) Annak érdekében, hogy a Bizottság *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépését tíz évvel követő dátumot]*-ig értékelni tudja ezen irányelv végrehajtását, és arról jelentést tehessen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, a tagállamoknak a mellékletben meghatározott struktúrának megfelelően adatokat kell szolgáltatniuk minden olyan új ro-ro személyhajóról, amelyet *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]* után tanúsítanak menetrend szerinti közlekedésre az ezen irányelvben foglalt stabilitási követelményeknek megfelelően.

(9) Mivel az (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelv[17] a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[18] módosította, az

---

16 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.).

17 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) (HL L 315., 2017.11.30., 61. o.).

1999/35/EK tanácsi irányelvet[19] pedig hatályon kívül helyezte, a „fogadó állam” fogalma már nem releváns, ezért azt a „kikötő szerinti állam” fogalmának kell felváltania.

(10) A 2003/25/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

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 *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]* előtt történt; az építés hasonló szakasza olyan szakaszt jelent, amelyben:

i. egy bizonyos hajó építése megkezdődik; és

ii. a hajó összeépített tömege legalább 50 tonna vagy a már beépített anyag az összes szerkezeti anyag becsült tömegének 1 %-a, attól függően, hogy melyik a kevesebb;

c) »új ro-ro személyhajó«: olyan ro-ro személyhajó, amely nem meglévő hajó;”

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 ea), eb) és ec) ponttal egészül ki:

„ea) »SOLAS 90«: az »Életbiztonság a tengeren« tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény következő IMO-aktusokkal módosított szövege:

– MSC.1(45) sz. határozat;

– MSC.6(48) sz. határozat;

– MSC.11(55) sz. határozat;

– MSC.13(57) sz. határozat;

– MSC.19(58) sz. határozat;

– MSC.26(60) sz. határozat;

– MSC.24(60) sz. határozat;

---

18 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.).

19 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.).

– MSC.27(61) sz. határozat;

– MSC.31(63) sz. határozat;

– SOLAS/CONF.2/21;

– MSC.42(64) sz. határozat;

– MSC.46(65) sz. határozat;

– MSC.57(67) sz. határozat;

– MSC.65(68) sz. határozat;

– SOLAS/CONF.4/25;

– MSC.69(69) sz. határozat;

– MSC.99(73) sz. határozat;

– MSC.117(74) sz. határozat;

eb) »SOLAS 2009«: az »Életbiztonság a tengeren« tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény MSC.216(82) sz. határozattal módosított szövege;

ec) »SOLAS 2020«: az »Életbiztonság a tengeren« tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény 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«: a 6. cikkben említett stabilitási követelmények;”

g) a cikk a következő n) ponttal egészül ki:

„n) »üzemeltető«: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely felelős a hajó üzemeltetéséért”;

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[20] összhangban menetrend szerinti forgalmat bonyolítanának le az adott tagállam kikötőiben.”

3. 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.”

4. Az 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.”

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

„6. cikk

Különleges stabilitási követelmények

(1) A 2009/45/EK irányelv alkalmazásának sérelme nélkül a több mint 1 350 személy szállítására engedélyezett új ro-ro személyhajóknak meg kell felelniük a SOLAS 2020 II-1. fejezetének B. részében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

(2) A legfeljebb 1 350 személy szállítására engedélyezett új ro-ro személyhajóknak az üzemeltető döntésétől függően 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.

A lobogó szerinti állam hatósága minden ilyen hajó esetében a 8. cikkben említett bizonyítvány kiállításától számított két hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy az üzemeltető az első albekezdés a) és b) pontjában

[20] 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.).

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) Az üzemeltető döntésétől függően a több mint 1 350 személy szállítására engedélyezett azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]* 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 és az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges követelmények.

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

(5) Az üzemeltető döntésétől függően a legfeljebb 1 350 személy szállítására engedélyezett azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]* 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) az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények,

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

c) a SOLAS 2009 II-1. fejezetének B. részében, valamint azon túlmenően ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények.

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

(6) Azoknak a meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyek *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]*-ig menetrend szerint közlekedtek valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből, meg kell felelniük az I. mellékletnek a(z) *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be e módosító irányelv címét]* hatálybalépését megelőzően hatályos szövegében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek."

6. A 7. cikket el kell hagyni.

7. 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 rögzített 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. ”

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

„9. cikk

Idényjellegű és rövid ideig tartó üzemelés

(1) Ha valamely, egész évben menetrend szerinti közlekedést biztosító hajózási társaság olyan további ro-ro személyhajókat kíván forgalomba állítani, amelyek rövidebb ideig vesznek részt az adott 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 folyamatossága 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[21] XVII. mellékletének 1.3. pontja alkalmazandó.

(3) Ha valamely hajózási társaság évi hat hónapot meg nem haladó időtartamban idényjellegű, menetrend szerinti közlekedést kíván biztosítani, legkésőbb három hónappal az 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) és (2) bekezdésében említett üzemeltetés alacsonyabb mértékadó hullámmagassági viszonyok között történik, mint amelyeket ugyanazon

[21] 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.).

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) és a (2) bekezdés szerint üzemeltetéshez, az ilyen üzemeltetésben részt vevő ro-ro személyhajók a 8. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint kötelesek magukkal vinni egy igazolást, amely tanúsítja az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelést."

9. A szöveg a következő 13a. cikkel egészül ki:

„13a. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményét *Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját tíz évvel követő dátumot]*-ig benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A 6. cikk (2) bekezdésében említett értesítéseken alapuló információkat anonimizált formában kell rendelkezésre bocsátani. "

10. A 2003/25/EK irányelv I. és II. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul.

11. A 2003/25/EK irányelv szövegébe – III. mellékletként – beillesztésre kerül ezen irányelv II. mellékletének a szövege.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot]*-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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 Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*