



Brüsszel, 2022. május 30.
(OR. en, fr)

9236/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	8916/22
Biz. dok. sz.:	6405/22 + ADD 1
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 – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2022. február 18-án benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tárgyban említett javaslatot.
2. Ez a javaslat a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről szóló, 2003. április 14-i 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ módosítására irányul.
3. 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.

¹ HL L 123., 2003.5.17., 22. o.

4. Az irányelv felülvizsgálatának konkrét célkitűzései a következők:
- amennyire lehetséges, biztosítani az összhangot a személyhajókra vonatkozóan a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (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 személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. májusi 6-i, módosított, 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² tükrében lehetőség szerint egyértelműbbé tenni a fogalom meghatározásokat és a követelményeket, és
 - a már nem releváns vagy hatályukat veszített nemzetközi jogi eszközökre hivatkozó elavult rendelkezések törlése.
5. A javaslat elfogadására a Bizottság célravezető és hatásos szabályozás programja (REFIT) és minőségi jogalkotási programja keretében, közvetlenül a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok célravezetőségi vizsgálata nyomán hozott intézkedésként került sor³. A javaslatot nem kíséri átfogó hatásvizsgálat.

² HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

³ 13230/15.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNY ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT

6. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2022. április 1-jén kinevezte Roberts Zilét (ECR, Lettország) előadónak.
7. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. május 18-án elfogadta a javaslatra vonatkozó véleményét⁴.

III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

8. A hajózási munkacsoport 2022 márciusától kezdődően több ülésen is vizsgálta a javaslatot. Valamennyi delegáció általános támogatását fejezte ki a bizottsági javaslat célkitűzései iránt, amelyek a ro-ro személyhajók biztonságának növelésére irányulnak.
9. A munkacsoport a május 17-i ülésén megállapodott a mellékletben foglalt szövegről.
10. Az Állandó Képviselők Bizottsága a május 20-i ülésén megerősítette a munkacsoportban létrejött megállapodást, és javasolta, hogy a Tanács a TTE Tanács (Közlekedés) 2022. június 2-i ülésén fogadjon el általános megközelítést.
11. A bizottsági javaslathoz javasolt módosítások korlátozottak. Alapvetően négy módosítást kell megemlíteni.
12. Először is, a 6. cikk (5) bekezdésének c) pontját elhagynák. A rendelkezés valójában felesleges az ugyanezen bekezdés a) és b) pontjában foglalt alternatívák miatt.
13. Másodszor, a Bizottság által javasolt átültetési határidőt (egy évvel a módosító irányelv hatálybalépését követően) 24 hónapra hosszabbítanák meg.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Továbbá annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne háruljon aránytalan adminisztratív teher, azok a tagállamok, amelyeknek nincs tengeri kikötőjük, és vagy lezárták nemzeti hajólajstromukat, vagy nem rendelkeznek az irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő személyhajóval, eltérhetnének az irányelv rendelkezéseitől (2a. cikk és (9a) preambulumbekzdés). Ez azt jelentené, hogy mindaddig, amíg e feltétel teljesül, nem kellene átültetniük ezt az irányelvet.
15. Végül a szöveg kiegészülne egy (7a) preambulumbekzdéssel annak kihangsúlyozása érdekében, hogy a kikötő szerinti államoknak a lehető legnagyobb mértékben együtt kell működniük az 5. cikk (1) bekezdésében előirányzott tengerszakaszok jegyzékének összeállítása érdekében, az államok joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszok feletti szuverenitásának és a tengerjog általános elveinek a figyelembevételével.
16. Az eljárás e szakaszában a Bizottság továbbra is eljárási fenntartással él a javaslatához fűzött valamennyi módosítással kapcsolatban.

IV. KONKLÚZIÓ

17. A fentiekre figyelemmel felkérjük a Tanácsot, hogy az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszum alapján fogadjon el általános megközelítést 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 szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatra vonatkozóan.

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 véleményére⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ 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 irányelv elfogadásának időpontjában hatályos szövegében meghatározott követelményekkel (SOLAS 90) együtt a biztonság magas szintjét biztosítják az utasok és a személyzet számára.

⁵ 2022. május 18-i vélemény (a *Hivatalos Lapban még nem tették közzé*).

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

⁷ 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) 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 a SOLAS-egyezményben 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 kijelölt tengerszakaszon.
- (3a) A 2003/25/EK irányelv I. mellékletében meghatározott, a ro-ro személyhajókra vonatkozó determinisztikus sérülési stabilitási követelmények eltérnek az új, valószínűségeen alapuló nemzetközi követelményektől, amelyek a ro-ro személyhajók biztonságosságát az ütközés utáni túlélés valószínűsége alapján mérik. A valószínűségeen 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 irányelvben⁸ 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 e stabilitási követelmények alkalmazása – a 2003/25/EK irányelvben meghatározott követelmények és a SOLAS 90 által módosított SOLAS-egyezmény együttes alkalmazása által biztosított biztonsági szinthez képest – jelentősen csökkentené a kockázatot a több mint 1 350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajók esetében.
- (5) 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 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 tanúsított ro-ro személyhajók esetében a SOLAS 2020 követelményei nem kötelező jellegű alkalmazásának lehetőségét a SOLAS 2020-ban meghatározott R-tényezőnél 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.
- (7a) A kikötő szerinti államoknak a lehető legnagyobb mértékben együtt kell működniük az ezen irányelvben említett tengerszakaszok jegyzékének összeállítása érdekében, az államok joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszok feletti szuverenitásának és a tengerjog általános elveinek a figyelembevételével.

⁸ 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.).

- (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 tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, a tagállamoknak adatokat kell szolgáltatniuk minden olyan új ro-ro személyhajóról, amelyet [*Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját 24 hónappal követő dátumot*] után legfeljebb 1 350 személy szállítására tanúsítanak menetrend szerinti közlekedésre az ezen irányelvben foglalt stabilitási követelményeknek megfelelően. Az adatokat a mellékletben meghatározott struktúrának megfelelően kell szolgáltatni. Ezen adatoknak valamennyi új személyhajó esetében rendelkezésre kell állniuk, mivel azoknak meg kell felelniük a SOLAS 2020 által előírt, valószínűségeen alapuló stabilitási követelményeknek.
- (9) Mivel az (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁰ módosította, az 1999/35/EK tanácsi irányelvet¹¹ pedig hatályon kívül helyezte, a „fogadó állam” fogalma már nem releváns, ezért azt a „kikötő szerinti állam” fogalmának kell felváltania.
- (9a) 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.
- (10) A 2003/25/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

⁹ 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.).

¹⁰ 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.).

¹¹ 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 módosításai

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 24 hónappal 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;
- 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) bekezdése 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 irányelvvel¹² összhangban menetrend szerinti forgalmat bonyolítanak le az adott tagállam kikötőiben.”

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

„4. cikk

Mértékadó hullámmagasság

A mértékadó hullámmagasságot (hS) 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 több mint 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.”

¹² 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.).

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 tanúsított 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 tanúsított 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 kettő hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy az üzemeltető az első albekezdés a) és b) pontjában 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 tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját 24 hónappal 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 következőknek:
 - 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 stabilitási követelményeket fel kell tüntetni a hajó 8. cikkben előírt bizonyítványában.

- (5) Az üzemeltető döntésétől függően a legfeljebb 1 350 személy szállítására tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját 24 hónappal 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 következőknek:
- 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.
 - c) [...]

Az alkalmazott stabilitási követelményeket 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 24 hónappal 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 teljes 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 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 irányelv¹³ 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 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 (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.”

¹³ 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.).

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 e 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 24 hónappal 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 belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

2a. cikk

Eltérés

Azok a tagállamok, amelyek területükön nem rendelkeznek tengeri kikötővel és lezárták a nemzeti hajóajstromukat, vagy nem rendelkeznek az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő hajóval, mindaddig eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, amíg az említett követelmények teljesülnek. Bármely tagállam, amely alkalmazni kívánja ezt az eltérést, legkésőbb [meghatározandó]-án/-én értesíti erről a Bizottságot. Minden későbbi változást is közölni kell a Bizottsággal.

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 ...-ban/ben,

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- (a) a cím után a következő szöveget kell beilleszteni:
- „A. szakasz”;
- (b) a szöveg a következő bevezető mondattal egészül ki:
- „Ezen A. szakasz alkalmazásában a SOLAS-egyezmény szabályaira való hivatkozásokat e szabályok SOLAS 90 szerint alkalmazandó változataira való hivatkozásokként kell értelmezni.”;
- (c) az 1. pont 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. cikkben említett, csak rövidebb időszakokban üzemelő hajók esetében a figyelembe veendő mértékadó hullámmagasságról azon kikötő szerinti államok állapotnak 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 R előírt térfelosztási tényezőt a következőképpen kell meghatározni:

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

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) bekezdésével 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 közzétendő 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 felépítési terv
- (5) A hajón tartózkodók létszáma
- (6) BT
- (7) A hajó kétvégű-e: igen/nem
- (8) A hajó hosszú alsó rakodótérrel rendelkezik-e: igen/nem

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

- (9) dl, dp, ds;
- (10) R – előírt tényező;
- (11) az alegységek tervrajza (vízmentességi rajz) az összes belső és külső nyílással együtt, beleértve a hozzájuk kapcsolódó alegységeket is, valamint a terek mérésére használt adatok, például általános elrendezési terv és a tartályterv. Fel kell tüntetni a hosszirányú, a keresztirányú és a függőleges térfelosztási határértékeket is¹⁴;
- (12) az elért A térfelosztási tényező az összes sérült területre vonatkozó összes hozzájárulás összefoglaló táblázatával¹⁵, külön oszlopban feltüntetve az elérhető térfelosztási tényezőt ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) 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 $0 < s < 1$;

¹⁴ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.2. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.

¹⁵ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.

- (14) 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 $0 < s < 1$;
- (15) minden olyan sérülés esetében, amely hozzájárul az elért A térfelosztási tényezőhöz, az elárasztott területek azonosítása, a hozzájárulás értéke és az »s« tényező¹⁶;
- (16) 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 adatait¹⁷.

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

A. szakasza alkalmazandó

- A megfelelés módja:
- modelltesztek
 - számítások

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

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

¹⁶ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.

¹⁷ Ezt a dokumentációt az MSC.429(98) sz. IMO-határozat függelékének 2.3.1. pontja szerint kell benyújtani a hatóságokhoz.