

31998L0018

1998.5.15.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 144/1

## A TANÁCS 98/18/EK IRÁNYELVE

(1998. március 17.)

## a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 84. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 189c. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

- (1) mivel a közös közlekedéspolitikai keretében további intézkedéseket kell tenni a tengeri közlekedés biztonságának növelése érdekében;
- (2) mivel a Közösség komolyan aggasztónak találja a közelmúltban a személyhajókkal történt baleseteket, amelyek számos emberéletet követeltek; mivel a személyhajókat és a nagysebességű utasszállító vízi járműveket a Közösség területén igénybevevő személyeknek joguk van arra, hogy a fedélzeten a biztonság megfelelő fokát várják el és arra számíthassanak;
- (3) mivel ezen irányelv nem vonatkozik a munkafelszerelésekre és az egyéni védőeszközökre, mert a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EK tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> és az egyes vonatkozó irányelvek mindenkorai rendelkezéseit kell alkalmazni a belföldi úton közlekedő személyhajókon munkát végző személyek ilyen felszereléseinek és védőeszközeinek használatára;
- (4) mivel a tagállamok közötti tengeri személyszállításra vonatkozó rendelkezéseket a 4055/86/EGK tanácsi rendelet <sup>(5)</sup> már liberalizálta; mivel a szolgáltatásnyújtás sza-

badsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazása, amelyet a 3577/92/EGK tanácsi rendelet <sup>(6)</sup> ír elő, néhány év múlva a Közösségen belül teljesen megvalósul;

- (5) mivel a magas szintű biztonság elérése és a kereskedelmi akadályok elhárítása érdekében a személyhajók és a belföldi úton közlekedő vízi járművek számára megfelelő szintű, összehangolt biztonsági követelményeket kell kialakítani; mivel a nemzetközi utakon közlekedő hajókra vonatkozó követelményeket a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) alakítja ki; mivel ezen irányelv olyan eljárásokat vezet be, amelyekkel az IMO intézkedései igényelhetők annak érdekében, hogy a nemzetközi hajózásra vonatkozó követelményeket összhangba hozzák ezen irányelv követelményeivel;
- (6) mivel, ahogyan azt a Bizottság „A biztonságos tengerekkel kapcsolatos közös politika” című közleményében javasolta, és a tengeri közlekedés biztonságára vonatkozó közös politikáról szóló, 1993. június 8-i tanácsi állásfoglalásában <sup>(7)</sup>, és a tengeri biztonságról szóló, 1994. október 27-i európai parlamenti állásfoglalásában <sup>(8)</sup> a Tanács és az Európai Parlament arra sürgette a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb nyújtson be hivatalos javaslatokat a belföldi úton közlekedő személyhajók biztonsági szabályaira vonatkozóan;
- (7) mivel különösen a tengeri személyszállítás belső piaci dimenziójának figyelembevételével a közösségi szintű intézkedés jelenti az egyetlen lehetséges módot arra, hogy a Közösség egész területén létrejöjjön a hajók biztonságának egységes szintje;
- (8) mivel az arányosság elvének figyelembevételével a tanácsi irányelv a megfelelő jogi eszköz, mert keretet biztosít a biztonsági követelményeknek a tagállamok által történő egységes és kötelező alkalmazására, miközben meghagyja minden tagállam jogát a jogrendszeréhez legjobban illeszkedő végrehajtási eszköz kiválasztására;
- (9) mivel a biztonság javítása és a verseny torzulásának elkerülése érdekében a közös biztonsági követelményeket a Közösség területén belül, belföldi úton közlekedő sze-

<sup>(1)</sup> HL C 238., 1996.8.16., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 212., 1996.7.22., 21. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 1996. szeptember 5-i véleménye (HL C 277., 1996.9.23., 19. o.), a Tanács 1997. június 17-i közös álláspontja (HL C 293., 1997.9.26., 1. o.) és az Európai Parlament 1997. november 6-i határozata (HL C 358., 1997.11.24., 27. o.).

<sup>(4)</sup> HL L 183., 1989.6.29., 1. o.

<sup>(5)</sup> HL L 378., 1986.12.31. 1. o.

<sup>(6)</sup> HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

<sup>(7)</sup> HL C 271., 1993.10.7., 1. o.

<sup>(8)</sup> HL C 323., 1994.11.21. 176. o.

- mélyhajókra és nagysebességű utasszállító vízi járművekre kell alkalmazni, függetlenül attól, mely állam lobogója alatt hajóznak; mivel azonban szükséges kizárni a hajók bizonyos kategóriáit, amelyekre nézve ezen irányelv szabályai műszakilag aránytalanul megterhelőek vagy gazdasági szempontból teljesíthetetlenek;
- (10) mivel a személyhajókat különböző kategóriákba kell sorolni attól függően, hogy az általuk hajózott tenger szakasz nagysága és a közlekedés feltételei milyenek; mivel a nagysebességű utasszállító vízi járműveket az IMO által kialakított, nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat rendelkezései értelmében kell osztályozni;
- (11) mivel a biztonsági követelmények fő hivatkozási keretét a nemzetközi utakon közlekedő személyhajókra és nagysebességű utasszállító vízi járművekre nemzetközileg megállapított követelményeket magában foglaló, módosított Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény, valamint az IMO megfelelő határozatai és egyéb olyan szabályozásai képezik, amelyek ezen egyezményt kiegészítik és értelmezik;
- (12) mivel az új és a meglévő személyhajók különböző osztályai eltérő megközelítést igényelnek a különböző osztályok sajátos igényei és korlátozásai tekintetében az azonos biztonsági szintet garantáló biztonsági követelmények kialakításában; mivel különbséget kell tenni az új és a meglévő hajók között a betartandó biztonsági követelmények tekintetében, mert amennyiben az új hajókra vonatkozó szabályokat a meglévő hajókra is kiterjesztenék, az olyan nagymérvű strukturális változásokat eredményezne, amely e meglévő hajókat gazdaságilag életképtelenné tehetné;
- (13) mivel a meglévő hajóknak az ezen irányelvben előírt követelményekhez való hozzáigazításának pénzügyi és műszaki vonatkozásai indokoltá tesznek bizonyos átmeneti időszakokat; mivel a görög szigetek jelentős számának fényében, valamint figyelembe véve annak szükségességét, hogy állandó tengeri kapcsolat legyen közöttük, valamint tekintettel arra a komoly hatásra, amelyet az gyakorolna szállítási szolgáltatásaikra és a vonatkozó foglalkoztatásra, ha a 2000. október 1-én 27 évnél idősebb meglévő hajókra vonatkozó legfontosabb korszerűsítési követelményeket közvetlenül alkalmaznák, mentességet kell biztosítani a kizárólag a görög kikötők között közlekedő azon hajók számára, amelyek befejezik a Közösség területén a belföldi utakon való közlekedést legkésőbb 35 éves koruk elérésekor;
- (14) mivel a nagysebességű utasszállító vízi járművek tervezése, szerkezete és felhasználása lényegesen eltér a hagyományos személyhajókéétól, az ilyen vízi járműveknél meg kell követelni, hogy különleges szabályokat tartsanak be;
- (15) mivel abban az esetben, ha olyan tengerészeti felszerelést szerelnek fel személyhajó fedélzetére, amely megfelel a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> rendelkezéseinek, az ilyen felszerelést nem kell további vizsgálatoknak alávetni, hiszen az említett irányelv szabványainak és eljárásainak hatálya alá tartozik;
- (16) mivel annak érdekében, hogy ezen irányelvet teljes körben alkalmazzák, a tagállamok szankciórendszer alakítanak ki arra az esetre, ha az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezéseiket megsértik; mivel a tagállamok ellenőrizhetik az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelést, alapul véve a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés) szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> rendelkezéseit;
- (17) mivel a bizottsági eljárásnak megfelelően a tagállamok további biztonsági követelményeket fogadhatnak el, amennyiben azt a helyi körülmények indokolják, valamint engedélyezhetik egyenértékű követelmények alkalmazását, vagy bizonyos működési feltételek között felmentést adhatnak ezen irányelv rendelkezései alól, vagy kivételesen veszélyes körülmények között védőintézkedéseket hozhatnak;
- (18) mivel szükség van egy olyan bizottság felállítására, amely a tagállamok képviselőiből áll és segíti a Bizottságot ezen irányelv hatékony alkalmazásában; mivel az a bizottság, amely a Közösség kikötőibe érkező vagy onnan induló, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajókra vonatkozó minimumkövetelményekről szóló, 1993. szeptember 13-i 93/75/EK tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> 12. cikke alapján került megalakításra, betöltheti ezt a funkciót;
- (19) mivel ezen irányelv bizonyos rendelkezéseit, valamint az I. mellékletet e bizottság átdolgozhatja annak érdekében, hogy azok figyelembe vegyék a nemzetközi szinten végbement fejlődést és különösen a nemzetközi egyezmények módosításait;
- (20) mivel ezen irányelv hatékony végrehajtásának és átültetésének ellenőrzése érdekében szemléket kell végezni az új és a meglévő személyhajók és járművek körében; mivel az ezen irányelvnek való megfelelést a lobogó szerinti állam közigazgatási szerveinek kell igazolniuk vagy az igazolást azok nevében kell kiadni;

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

**Célok**

Ezen irányelv célja az, hogy az élet- és vagyonbiztonság, illetve a környezetvédelem terén egységes biztonsági szintet vezessen

<sup>(1)</sup> HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

<sup>(2)</sup> HL L 157., 1995.7.7., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 247., 1993.10.5., 19. o.

be az új és a meglévő személyhajók és nagysebességű utaszállító vízi járművek tekintetében, amennyiben a hajók és vízi járművek e két kategóriája belföldi úton közlekedik; valamint az, hogy kialakítsa a nemzetközi szintű tárgyalási eljárásokat azzal a szándékkal, hogy a nemzetközi utakon közlekedő személyhajókra vonatkozó szabályokat össze lehessen hangolni.

## 2. cikk

### Fogalommeghatározások

Ezen irányelv és mellékletei alkalmazásában,

- a) „nemzetközi egyezmények”: az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (1974. évi SOLAS-egyezmény) és a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény, valamint az ezen irányelv elfogadásakor hatályos jegyzőkönyvek és módosításaik;
- b) „sérülés nélküli stabilitási szabályzat”: az IMO dokumentumok hatálya alá tartozó bármilyen típusú hajókra vonatkozó sérülés nélküli stabilitási szabályzat, amely az IMO Közgyűlése által 1993. november 4-én elfogadott A.749 (18) határozatnak az ezen irányelv elfogadásakor hatályos változatában található;
- c) „nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat”: A nagysebességű vízi járművek biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat, amely az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága 1994. május 20-i MSC 36 (63) határozatának az ezen irányelv elfogadásakor hatályos változatában található;
- d) „GMDSS”: az 1974. évi SOLAS-egyezmény ezen irányelv elfogadásakor hatályos változatának IV. fejezetében megállapított globális tengerészeti segélykérő és biztonsági rendszer;
- e) „személyhajó”: olyan hajó, amely több mint 12 utast szállít;
- f) „nagysebességű utaszállító vízi jármű”: az 1974. évi SOLAS-egyezmény ezen irányelv elfogadásakor hatályos változata X. fejezetének 1. szabályában meghatározott nagysebességű vízi jármű, amely több mint 12 utast szállít;

a B., C. vagy D. osztályokba sorolt, tengeri szakaszokon, illetve belföldi úton közlekedő személyhajók nem minősülnek nagysebességű utaszállító vízi járműveknek, amennyiben:

- vízkiszorításuk a konstrukciós vízvonallig kevesebb mint 500 m<sup>3</sup>, és
- legnagyobb sebességük a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat 1.4.30. bekezdésének meghatározása szerint kevesebb mint 20 csomó;
- g) „új hajó”: olyan hajó, amelynek gerincfektetése a 14. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontban vagy azt követően történt, illetve az építés hasonló szakaszában van. 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;
  - h) „meglévő hajó”: olyan hajó, amely nem új;
  - i) „utas”: a hajón tartózkodó minden személy, kivéve a következőket:
    - i. a parancsnok, a legénység tagjai vagy olyan személyek, akiket a hajó gazdasági tevékenységének megfelelően valamilyen minőségben a hajó fedélzetén foglalkoztatnak vagy alkalmaznak; és
    - ii. az egyévesnél fiatalabb csecsemők;
  - j) „hajó hossza”: eltérő rendelkezés hiányában a gerincsor felső életől számított legkisebb oldalmagasság 85 %-ánál húzott vízvonalon mért teljes hossz 96 %-a, vagy ugyanezen a vízvonalon az orrtőke mellső életől a kormányoszár tengelyvonaláig mért hossz, amennyiben ez utóbbi a nagyobb. A ferde gerinccel épített hajókon a hosszúságot a konstrukciós vízvonallal párhuzamos vízvonalon kell mérni;
  - k) „orrmagasság”: a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény 39. szabályában meghatározott orrmagasság, amely a hosszanti úszáshelyzetnek és a nyári szabadoldal magasságnak megfelelő merülésvonal, valamint a nyitott fedélzet szegélye között függőlegesen mérhető;
  - l) „teljes fedélzetű hajó”: olyan hajó, amelynek az egész fedélzete ki van téve az időjárásnak és a tengernek, valamint amely állandó berendezésekkel van felszerelve, azért hogy a nyílásokat az időjárásnak kitett oldalon le lehessen zárni, és amelynek fedélzete alatt a hajó oldalán lévő összes nyílás fel van szerelve állandó időjárásálló zárószerkezettel.
- A teljes fedélzet lehet vízmentes fedélzet vagy ezzel egyenértékű olyan szerkezet, amely ugyan nem vízmentes, de olyan megfelelő szilárdságú időjárásálló építménnyel lefedett fedélzetből áll, amely biztosítja a teljes védelmet az időjárás viszontagságai ellen és amely időjárásálló zárószerkekkel van felszerelve;
- m) „nemzetközi út”: olyan út, amely egy tagállam kikötőjéből egy, a tagállam területén kívül eső kikötőbe vezet, vagy fordítva;
  - n) „belföldi út”: olyan tengerszakaszon folytatott út, amely egy tagállam kikötőjéből ugyanabba a kikötőbe, vagy a tagállam területén lévő másik kikötőbe vezet;

o) „tengerszakasz”: a 4. cikk (2) bekezdése rendelkezései értelmében meghatározott terület.

A rendelkezések rádióhírközlésre történő alkalmazása esetén azonban tengerszakasznak az 1974. évi SOLAS-egyezmény IV. fejezetének 2. szabályában meghatározott terület minősül;

p) „kikötőterület”: a tengerszakasztól eltérő olyan terület, amelyet a tagállamok határoznak meg és amely terület a kikötői rendszer szerves részét képező legtávolabbi állandó kikötői létesítményekig, vagy folyótorkolatot vagy hasonló védett területet védő természetes földrajzi képződmény által meghatározott határig terjed;

q) „menedékhely”: minden természetes vagy mesterséges védett terület, amelyet egy hajó vagy vízi jármű a biztonságát veszélyeztető körülmények között menedéknek használhat;

r) „a lobogó szerinti állam közigazgatása”: azon állam illetékes hatóságai, amelynek lobogója alatt a hajó vagy vízi jármű hajózni jogosult;

s) „fogadó állam”: az a tagállam, amelynek kikötőjé(i)be vagy kikötőjé(i)ből egy másik állam lobogója alatt hajózó hajó vagy vízi jármű belföldi úton fut be vagy ki;

t) „elismert szervezet”: olyan szervezet, amely a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 4. cikkének megfelelően került elismerésre;

u) „tengeri mérföld”: a távolság mérésére szolgáló mértékegység, hossza 1 852 méter;

v) „mértékadó hullámmagasság”: az egy adott időszakon belül megfigyelt legnagyobb hullámmagasságok egyharmadának átlagos magassága.

### 3. cikk

#### Hatály

(1) Ezen irányelv vonatkozik:

- a) az új személyhajókra;
- b) a 24 méter hosszú és annál hosszabb meglévő személyhajókra;
- c) a nagysebességű utasszállító vízi járművekre,

amennyiben belföldi úton közlekednek, függetlenül attól hogy, milyen lobogó alatt hajóznak.

<sup>(1)</sup> HL L 319., 1994.12.12., 20. o. A legutóbb a 97/58/EK bizottsági irányelvvvel (HL L 274., 1997.10.7., 8. o.) módosított irányelv.

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

(2) Ezen irányelv nem vonatkozik:

a) azon személyhajókra, amelyek:

- hadihajók és csapatszállító hajók,
- nem gépi hajtású hajók,
- nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült hajók, és amelyek nem tartoznak a nagysebességű vízi járművekre (MSC 36 (63) határozat) vagy a dinamikus meghajtású vízi járművekre (A.373 (X) határozat) vonatkozó követelmények alá,
- egyszerű szerkezeti felépítésű fahajók,
- 1965 előtt tervezett történelmi személyhajók, vagy azok egyedi másolatai, amelyek túlnyomó részt eredeti anyagból készültek,
- kedvtelési célú hajók, amennyiben nem rendelkeznek személyzettel, vagy nem kell, hogy személyzettel rendelkezzenek, illetve nem szállítanak 12 fő utasnál többet kereskedelmi célokból,
- kizárólag kikötőterületen közlekedő hajók;

b) azokra a nagysebességű utasszállító járművekre, amelyek:

- hadi- vagy csapatszállító vízi járművek,
- kedvtelési célú vízi járművek, amennyiben nem rendelkeznek személyzettel vagy nem kell, hogy személyzettel rendelkezzenek, illetve nem szállítanak 12 fő utasnál többet kereskedelmi célokból, és
- kizárólag kikötőterületen közlekedő vízi járművek.

### 4. cikk

#### A személyhajók osztályai

(1) A személyhajók következő osztályait különböztetjük meg, attól függően, hogy milyen tengeri szakaszon hajóznak:

„A. osztály”: olyan személyhajó, amely a B., C. és D. osztályba sorolt hajóktól eltérő belföldi úton közlekedik.

„B. osztály”: olyan, csak belföldi úton közlekedő személyhajó, amely útja során soha nem távolodik el 20 mérföldnél nagyobb távolságra attól a partvonalától, ahol a közepes dagályszintet figyelembe véve a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek.

„C. osztály”: olyan, csak belföldi úton közlekedő személyhajó, amely olyan tengerszakaszokon hajózik, ahol a 2,5 m mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége kisebb mint 10 %, egész éves hajózás esetén egyéves időszakra vonatkoztatva, vagy az év egy meghatározott korlátozott időszakára vonatkoztatva (pl. nyári hajózás), kizárólag az azon időszakban történő hajózás esetében, és amely útja során soha nem távolodik el 15 mérföldnél nagyobb távolságra a menedékhelytől, sem 5 mérföldre attól a partvonalától, ahol a közepes dagályszintet figyelembe véve a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek.

„D. osztály”: olyan, csak belföldi úton közlekedő személyhajó, amely olyan tengerszakaszokon hajózik, ahol a 1,5 m mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége kisebb mint 10 %, egész éves hajózás során egyéves időszakra vonatkoztatva, vagy az év egy meghatározott korlátozott időszakára vonatkoztatva (pl. nyári hajózás), kizárólag az azon időszakban történő hajózás esetében, és amely útja során soha nem távolodik el 6 mérföldnél nagyobb távolságra a menedékhelytől, sem 3 mérföldre attól a partvonalától, ahol a közepes dagályszintet figyelembe véve a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek.

(2) A tengerszakaszok jegyzékét a tagállamok bejelentései alapján a 9. cikkben meghatározott eljárás szerint állapítják meg és frissítik. A tagállamok legkésőbb hat hónappal a 14. cikk (1) bekezdésében meghatározott végrehajtási határidő előtt értesítik a joghatóságuk alá eső tengerszakaszokat, amelyben behatárolják az (1) bekezdésben meghatározott osztályok kritériumainak felhasználásával az egyes hajóosztályok egész éves, és ahol a szükséges, korlátozott időszakban zajló hajózásának övezeteit. A listát az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

(3) A nagysebességű utasszállító vízi járművekre a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat 1. fejezetének 1.4.10. és 1.4.11. szakaszában meghatározott osztályok érvényesek.

#### 5. cikk

#### Alkalmazás

(1) A belföldi úton közlekedő új és meglévő személyhajóknak és nagysebességű utasszállító vízi járműveknek meg kell felelniük az ezen irányelvben meghatározott vonatkozó biztonsági szabályoknak.

(2) A tagállamok nem tarthatnak vissza az ezen irányelvből adódó okokból, belföldi úton közlekedő olyan személyhajókat és nagysebességű utasszállító vízi járműveket, amelyek megfelelnek ezen irányelv előírásainak, ideértve minden olyan további előírást is, amelyet valamely tagállam a 7. cikk (1) bekezdésének rendelkezései értelmében ír elő.

Minden tagállamnak, amely fogadó államként jár el, el kell ismernie a belföldi úton közlekedő nagysebességű utasszállító vízi járművek számára egy másik tagállamban kiállított nagysebességű vízi jármű biztonsági bizonyítványt és hajózási engedélyt, vagy a 11. cikkben említett, belföldi úton közlekedő személyhajó számára egy másik tagállam által kiállított személyhajó biztonsági bizonyítványt.

(3) A 95/21/EK irányelv rendelkezései értelmében a fogadó állam megvizsgálhatja a belföldi úton közlekedő személyhajókat vagy nagysebességű utasszállító vízi járműveket, és átvizsgálhatja okmányait.

(4) Minden, a 96/98/EK irányelv A1. mellékletében felsorolt és azon irányelv előírásainak megfelelő tengerészeti felszerelést úgy kell tekinteni, hogy megfelel ezen irányelv rendelkezéseinek, akár megkívánja az 1. melléklet, akár nem, hogy a felszerelést jóvá kell hagyni és a lobogó szerinti állam igazgatási szerveinek megaláztatására vizsgálat alá kell vetni.

#### 6. cikk

#### Biztonsági követelmények

(1) Az A., B., C. és D. osztályú új és meglévő személyhajók tekintetében a következő szabályok érvényesülnek:

a) a hajótest építésének és karbantartásának, a fő- és segédgépeknek, a villamos és automatizált berendezéseknek meg kell felelniük azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy közigazgatás által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 94/57/EK irányelv 14. cikke (2) bekezdésének megfelelően;

b) az 1974. évi SOLAS-egyezmény ezen irányelv elfogadásakor hatályos változata IV. fejezetének, ideértve az 1988. évi GMDSS módosításokat, V. és VI. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni;

c) az 1974. évi SOLAS-egyezmény ezen irányelv elfogadásakor hatályos változata V. fejezetének 12. szabályában foglalt, a hajófedélzeti navigációs berendezésekre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. A 96/98/EK irányelv A1. mellékletében felsorolt és az említett irányelv rendelkezéseinek megfelelő fedélzeti navigációs berendezéseket úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek a SOLAS V/12 r) szabályban megfogalmazott típus-jóváhagyási követelményeknek.

(2) Az új személyhajók tekintetében a következő szabályok érvényesülnek:

a) általános követelmények:

i. az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük az 1974. évi SOLAS-egyezmény ezen irányelv elfogadásakor hatályos változata követelmé-

- nyeinek, valamint az ezen irányelvben és I. mellékletében meghatározott vonatkozó követelményeknek. Azon szabályok esetében, amelyekre nézve a SOLAS-egyezmény az értelmezést a közigazgatás belátására bízta, a lobogó szerinti állam közigazgatása az I. mellékletben foglalt értelmezéseket alkalmazza;
- ii. a B., C. és D. osztályú új személyhajóknak meg kell felelniük az ezen irányelvben és I. mellékletében meghatározott vonatkozó követelményeknek;
- b) a merülésvonalra vonatkozó követelmények:
- i. minden 24 méter hosszúságú és annál hosszabb új személyhajónak meg kell felelnie a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezménynek;
- ii. a 24 méternél rövidebb hajókra a hosszúság és az osztály tekintetében olyan kritériumokat kell alkalmazni, amelyek esetében a biztonsági szint egyenértékű a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményben meghatározottakkal;
- iii. az i. és ii. pont sérelme nélkül a D. osztályú új személyhajók mentesülnek a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményben meghatározott minimális orrmagasság tekintetében meghatározott követelmények alól;
- iv. az A., B., C. és D. osztályú új személyhajóknak teljes fedélzetű hajóknak kell lenniük.
- (3) A meglévő személyhajók tekintetében a következő szabályok érvényesülnek:
- a) az A. osztályú meglévő személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük az 1974. évi SOLAS-egyezmény az ezen irányelv elfogadásakor hatályos változata követelményeinek, valamint az ezen irányelvben és I. mellékletében meghatározott vonatkozó követelményeknek. Azon szabályok esetében, amelyekre nézve a SOLAS-egyezmény az értelmezést a közigazgatás belátására bízta, a lobogó szerinti állam közigazgatása az I. mellékletben foglalt értelmezéseket alkalmazza;
- b) a B. osztályú meglévő személyhajóknak meg kell felelniük az ezen irányelvben és az I. mellékletben meghatározott vonatkozó követelményeknek;
- c) a C. és D. osztályú meglévő személyhajóknak meg kell felelniük ezen irányelv és az I. melléklet III. fejezete vonatkozó követelményeinek és a követelményekben nem szereplő esetekben a lobogó szerinti állam közigazgatása által meghatározott szabályoknak. E szabályoknak az I. melléklet II-1. és II-2. fejezetével azonos biztonsági szintet kell nyújtaniuk, miközben figyelembe kell venni az azon tengerszakaszokra vonatkozó sajátos helyi működési feltételeket, amelyeken az említett osztályú hajók közlekednek.
- Mielőtt a meglévő C. és D. osztályú személyhajók a fogadó államban rendszeres belföldi utakon közlekedhetnének, a lobogó szerinti állam közigazgatása beszerzi a fogadó állam hozzájárulását e szabályokkal kapcsolatban;
- d) amennyiben egy tagállam azon a véleményen van, hogy a fogadó állam közigazgatása által a c) pont alapján meghatározott szabályok indokolatlanok, erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság lépéseket tesz annak érdekében, hogy a 9. cikkben meghatározott eljárás szerint határozat szülessen;
- e) a jelentős mértékű javításoknak, átalakításoknak és módosításoknak, valamint az ezekhez kapcsolódó felszereléseknek meg kell felelniük az új hajókra vonatkozóan a (2) a) bekezdésben előírt követelményeknek. Azok a meglévő hajón végrehajtott átalakítások, amelyek kizárólag arra irányulnak, hogy egy magasabb biztonsági szintet érjenek el, nem tekintendők jelentős mértékű módosításnak;
- f) az a) pontot, -hacsak az 1974. évi SOLAS-egyezmény korábbi időpontokat nem határoz meg-, és a b) és c) pontot, -hacsak az I. melléklet korábbi időpontokat nem határoz meg-, nem kell alkalmazni az alább meghatározott mentességi időpontokig olyan hajókra, amelyek gerincfektetése az alábbi időpontokban történt, illetve amely ezen időpontokban az építés hasonló szakaszában volt:
- i. 1940. január 1. előtt: 2006. július 1-ig;
- ii. 1940. január 1-jén vagy azt követően, de 1962. december 31. előtt: 2007. július 1-jéig;
- iii. 1963. január 1-jén vagy azt követően, de 1974. december 31. előtt: 2008. július 1-jéig;
- iv. 1975. január 1-jén vagy azt követően, de 1984. december 31. előtt: 2009. július 1-jéig;
- v. 1985. január 1-jén vagy azt követően, de a 14. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpont előtt: 2010. július 1-ig;
- g) kivételes esetben a kizárólag görögországi kikötők közötti belföldi úton közlekedő A. és B. osztályú meglévő személyhajók mentesíthetők az 1974. évi SOLAS-egyezmény II-1/B/8-1. vagy II-1/B/8-2. szabálya vagy az ezen irányelv I. melléklete által meghatározott követelmények alól, valamint az ezen irányelv I. mellékletének II-2/B/16. szakasza alól, feltéve, hogy az alábbi feltételek mindegyikének megfelelnek:
- i. 2000. október 1-jén a gerincfektetéstől vagy attól az időponttól számított koruk, amikor a 2. cikk g) bekezdésében meghatározott hasonló építési szakaszban voltak, több mint 27 év;
- ii. működésük a görögországi kikötők közötti belföldi útra korlátozott; és
- iii. belföldi úton nem közlekednek tovább, amint elérték a 35 éves kort.
- Továbbá, a Görögország lobogója alatt közlekedő A. és B. osztályú személyhajók, amelyek ezen irányelv hatálybalépése előtt kerültek áthelyezésre a görögországi kikötők közötti belföldi utakra, szintén mentesítést kaphatnak, feltéve, hogy áthelyezésük időpontjában teljes mértékben megfeleltek az alkalmazandó nemzetközi és az i), ii) és iii) pontban foglalt követelményeknek.

E kivételes szabályozás keretében Görögország ezen irányelv elfogadása után legkésőbb három hónappal benyújt egy teljes listát a Bizottságnak a fenti feltételeknek megfelelő A. és B. osztályú meglévő személyhajókról, részletes adatokat közöl minden egyes hajóra nézve a hajó neve, a hajó azonosító jele számok és/vagy betűk, a lajstromozási kikötő, a szállítható személyek száma, az IMO szám (ha van ilyen), osztály, a gerincfektetés időpontja, vagy azon időpont vonatkozásában, amikor a hajó az építés hasonló szakaszában volt. E listát az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

A hajók számára engedélyezett eltérést világosan fel kell tüntetni a személyhajó biztonsági bizonyítványában.

(4) A nagysebességű utasszállító vízi járművek tekintetében a következő szabályok érvényesülnek:

a) az 1996. január 1-jén vagy azt követően épített vagy jelentős mértékű javítás, átalakítás vagy módosítás alá vetett nagysebességű utasszállító vízi járműnek meg kell felelnie az 1974. évi SOLAS-egyezmény X. fejezete 3. szabályában megfogalmazott követelményeknek, kivéve, ha

- legkésőbb ezen irányelv hatálybalépésekor fektették gerincét vagy volt az építés hasonló szakaszában, és
- a leszállításra és üzembe helyezésre legkésőbb hat hónappal ezen irányelv hatálybalépése után kerül sor, és
- teljes mértékben megfelelnek a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 1994. május 19-i MSC 37(63) határozatával módosított, az IMO közgyűlés által 1977. november 14-én elfogadott, a dinamikus felhajtóerejű vízi járművekre vonatkozó biztonsági szabályzatot magában foglaló (Code of Safety for Dynamically Supported Craft – DSC) A.373(X) határozatban foglalt követelményeknek;

b) Az 1996. január 1-je előtt épített nagysebességű utasszállító vízi járművek, amelyek megfelelnek a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzatnak a fenti szabályzat szerinti bizonyítvánnyal folytathatják tevékenységüket.

Az 1996. január 1-je előtt épített nagysebességű utasszállító vízi járművek, amelyek nem felelnek meg a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzatnak, nem közlekedhetnek belföldi hajóutakon, hacsak nem közlekedtek már egy tagállamban belföldi úton ezen irányelv hatálybalépésekor, amely esetben engedélyt kaphatnak arra, hogy az adott tagállamban tovább folytassák tevékenységüket. E vízi járműveknek meg kell felelniük a módosított DSC Szabályzatnak;

c) a nagysebességű személyhajó építésének és karbantartásának valamint felszerelésének meg kell felelnie egy elismert szervezet nagysebességű vízi járművekre vonatkozó osztályozási előírásainak, vagy a 94/57/EK irányelv 14. cikke (2) bekezdésének megfelelően a közigazgatás által alkalmazott megfelelő szabályoknak.

## 7. cikk

### Járulékos biztonsági követelmények, egyenértékek, mentességek és védőintézkedések

(1) Járulékos biztonsági követelmények:

Amennyiben valamely tagállam vagy tagállamok egy csoportja úgy véli, hogy a biztonsági követelmények szintjét sajátos helyi körülmények által meghatározott bizonyos helyzetekben emelni kell, és ha ennek szükségessége igazolt, akkor a tagállam vagy tagállamok a (4) bekezdésben meghatározott eljárás szerint intézkedéseket fogadnak el a biztonsági követelmények fejlesztésére.

(2) Egyenértékek:

Valamely tagállam a (4) bekezdésben meghatározott eljárás szerint olyan intézkedéseket hozhat, amelyek egyenértékűek az I. mellékletben foglalt szabályozással, feltéve, hogy ezek legalább annyira hatékonyak mint az említett melléklet szabályai.

(3) Mentességek:

A biztonság nem csökkenő szintje mellett, valamint a (4) bekezdésben meghatározott eljárás betartásával valamely tagállam olyan intézkedéseket hozhat, amelyekkel mentesíti a hajókat a tagállamban megtett belföldi hajóutakon ezen irányelv bizonyos meghatározott követelményei alól, ideértve a nyílt tenger határaitól védett szigettenger szakaszokat is, bizonyos működési feltételek teljesülése mellett, mint például kisebb hullámmagasság, korlátozott hajózási időszak, csak nappali vagy alkalmas éghajlati vagy időjárási viszonyok közötti utak, korlátozott utazási időtartam vagy a mentőszolgálat közelsége.

(4) A tagállam, amely alkalmazza az (1), (2) vagy (3) bekezdésben foglalt rendelkezéseket, a következőképpen jár el:

a) értesíti a Bizottságot a tervezett szabályozásról, ideértve azok részleteit is a biztonsági szint megfelelő fenntartásának megerősítéséhez szükséges mértékben;

b) amennyiben az értesítéstől számított hat hónapon belül a 9. cikkben meghatározott eljárás szerint olyan határozat születik, hogy a tervezett szabályozás nem indokolt, akkor az érintett tagállamnak módosítania kell a tervezett szabályozást, vagy nem fogadhatja el azokat;

c) az elfogadott szabályokat a vonatkozó nemzeti jogszabályok tartalmazzák, és azokat közölni kell a Bizottsággal, amely annak minden részletéről értesíti a többi tagállamot;

d) bármely ilyen intézkedés vonatkozik minden, ugyanolyan meghatározott feltételek mellett működő, azonos osztályú személyhajóra vagy vízi járműre, lobogója és üzemeltetője nemzetiségére vagy alapítási helyére való tekintet nélkül;

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

(5) Védőintézkedések

Amennyiben egy tagállam úgy véli, hogy a tagállamban belföldi úton közlekedő személyhajó vagy vízi jármű, annak ellenére, hogy megfelel ezen irányelv rendelkezéseinek, komoly veszélyt jelent az élet- és vagyonbiztonságra vagy a környezetre, a veszély elmúltáig felfüggesztheti az adott hajó vagy vízi jármű működését vagy járulékos biztonsági követelményeket írhat elő.

Ezen esetben a következő eljárást kell alkalmazni:

- a) a tagállam késedelem nélkül tájékoztatja a Bizottságot és a többi tagállamot döntéséről, valamint elegendően megindokolja azt;
- b) a Bizottság megvizsgálja, hogy a biztonságot és a környezetet fenyegető komoly veszély miatt hozott átmeneti járulékos intézkedések indokoltak-e;
- c) a 9. cikkben meghatározott eljárás szerint határozat születik arról, hogy az élet- és vagyonbiztonságot, valamint a környezetet fenyegető komoly veszély miatt az adott hajó vagy vízi jármű működésének felfüggesztése, illetve az előírt átmeneti járulékos intézkedések indokoltak-e, és amennyiben nem, az érintett tagállamnak az átmeneti felfüggesztést illetve az intézkedéseket vissza kell-e vonnia.

8. cikk

**Kiigazítás**

A 9. cikkben meghatározott eljárás szerint

- a) i. a 2. cikk a), b), c), d) és t) bekezdésében szereplő fogalom meghatározások; és
- ii. a 10. cikkben említett szemlékre vonatkozó eljárásokkal és iránymutatásokkal kapcsolatos rendelkezések

kiigazíthatók annak érdekében, hogy a nemzetközi szinten, különös tekintettel az IMO-n belül, végbement fejlődést figyelembe vegyék;

- b) az I. melléklet módosítható annak érdekében, hogy a nemzetközi egyezmények későbbi módosításai ezen irányelv keretében figyelembe vehetők legyenek.

9. cikk

**Bizottság**

A Bizottságot a 93/75/EK irányelv 12. cikk (1) bekezdésével létrehozott bizottság támogatja. A bizottság az említett cikk (2) és (3) bekezdésében meghatározott eljárás szerint működik.

10. cikk

**Szemlék**

(1) A lobogó szerinti állam közigazgatása minden egyes új személyhajót az alábbiakban meghatározott szemlének veti alá:

- a) üzembe helyezés előtti vizsgálat;
- b) időszakos szemle évente egyszer;
- c) alkalmankénti járulékos szemlék.

(2) A lobogó szerinti állam közigazgatása minden egyes meglévő személyhajót az alábbiakban meghatározott szemlének veti alá:

- a) üzembe helyezés előtti szemle, mielőtt a hajót használatba veszik a fogadó állam belföldi útjain, vagy 12 hónapon belül az ezen irányelv 14. cikke (1) bekezdésében megnevezett az ezen irányelv végrehajtására meghatározott időponttól számítva olyan meglévő hajók számára, amelyek azon tagállam belföldi útjain közlekednek, amelynek lobogója alatt hajózni jogosultak;
- b) időszakos szemle évente egyszer;
- c) alkalmankénti járulékos szemlék.

(3) A lobogó szerinti állam közigazgatása minden olyan nagysebességű utasszállító vízi járművet, amelynek a 6. cikk (4) bekezdése értelmében meg kell felelnie a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat követelményeinek, a szabályzatban előírt szemlének veti alá.

A lobogó szerinti állam közigazgatása minden olyan nagysebességű utasszállító vízi járművet, amelynek a 6. cikk (4) bekezdése értelmében meg kell felelnie a DSC szabályzat követelményeinek, a szabályzatban előírt szemlének veti alá.

(4) A személyhajó biztonsági bizonyítvány kiadása érdekében folytatott szemlék eljárásainak és iránymutatásainak, melyeket az IMO Közgyűlés 1993. november 4-i A.746(18), a szemlék és az igazolások kiállításának összehangolt rendszeréről és a személyhajók biztonsági rendszereinek szemlájénél alkalmazott iránymutatásokról szóló határozatában állapított meg, az ezen irányelv elfogadásakor hatályos változatát, illetve az azonos cél elérésére kialakított eljárásokat kell alkalmazni.

(5) Az (1), (2) és (3) bekezdésekben meghatározott szemléket a lobogó szerinti állam közigazgatásának illetékes hatósági ellenőrei vagy egy elismert szervezetnek, vagy a szemle végrehajtására a lobogó szerinti államtól felhatalmazást kapott tagállam ellenőre hajtja végre azzal a céllal, hogy megvizsgálja, hogy ezen irányelv összes követelményét teljesíti-e a hajó.

#### 11. cikk

### Bizonyítványok

(1) Minden új és meglévő személyhajónak rendelkeznie kell személyhajó biztonsági bizonyítvánnyal ezen irányelvnek megfelelően. Az igazolásnak a II. mellékletben megadott formában kell készülnie. Ezen igazolást a lobogó szerinti állam közigazgatása állítja ki, miután a 10. cikk (1) a) és (2) a) bekezdéseiben leírt üzembe helyezés előtti szemle megtörtént.

(2) A személyhajó biztonsági bizonyítványt legfeljebb 12 hónapos időszakokra bocsátják ki. A lobogó szerinti állam közigazgatása a bizonyítványban megjelölt lejáratú időponttól számított egy hónapos haladékkal az érvényességi időt meghosszabbíthatja. Amennyiben a meghosszabbítás megtörtént, a bizonyítvány új érvényességi időszaka a már meglévő bizonyítványnak a meghosszabbítást megelőző lejáratú idejétől kezdődik.

A személyhajó biztonsági bizonyítvány megújítására a 10. cikk (1) b) és (2) b) bekezdéseiben leírt időszakos szemléket követően kerül sor.

(3) A nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat rendelkezéseinek megfelelő nagysebességű utasszállító vízi járművek részére egy nagysebességű vízi jármű biztonsági bizonyítványt és egy hajózási engedélyt bocsát ki a lobogó szerinti állam közigazgatása az említett szabályzat rendelkezéseinek megfelelően.

A DSC szabályzat módosított rendelkezéseinek megfelelő nagysebességű utasszállító vízi járművek részére egy DSC szerkezeti és felszerelési tanúsítványt és egy DSC hajózási engedélyt bocsát ki a lobogó szerinti állam közigazgatása a DSC szabályzat rendelkezéseinek megfelelően.

Mielőtt hajózási engedélyt adna ki egy a befogadó állam belföldi útjain közlekedő nagysebességű utasszállító vízi jármű részére, a lobogó szerinti állam közigazgatása megegyezik a befogadó állammal azokról az esetleges működési feltételekről, amelyek a vízi járműnek az adott államban történő hajózáshoz kapcsolódnak. A lobogó szerinti állam közigazgatása minden ilyen körülményt feltüntet a hajózási engedélyben.

(4) A személyhajó vagy a vízi jármű bizonyítványa feltüntet azon mentességeket, amelyeket a hajók vagy vízi járművek a 7. cikk (3) bekezdésének rendelkezései értelmében kaptak.

#### 12. cikk

### A SOLAS-egyezmény szabályai

A nemzetközi hajóutakon közlekedő személyhajók tekintetében a következő szabályok érvényesülnek:

- (1) ezen irányelv hatálybalépését követően a Közösség kérelmet nyújt be az IMO-nak, hogy:
  - a) sürgesse az IMO-n belül folyó munkát, amely az 1974. évi SOLAS-egyezménynek a közigazgatási szerv szabad belátására bízott kérdéseket magába foglaló II-1, II-2 és III. fejezetei szabályozásának felülvizsgálatára, valamint a szabályzat összehangolt értelmezésére és ez utóbbiak értelemszerű módosításainak elfogadására irányul;
  - b) intézkedéseket fogadjon el a kikötő szerinti államoknak a SOLAS-mentességekkel történő egyetértéséről szóló, 606. MSC körlevél rendelkezései alapjául szolgáló alapelvek kötelező alkalmazásáról;
- (2) az (1) bekezdésben említett kérelmet a Tanács és a Bizottság elnöksége nyújtja be az ezen irányelv I. mellékletében meghatározott összehangolt szabályozás alapján. A tagállamok elkövetnek mindent annak biztosítására, hogy az IMO az említett szabályokat és intézkedéseket gyorsan kidolgozza.

#### 13. cikk

### Szankciók

A tagállamok szankciók rendszerét alakítják ki arra az esetre, ha az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti rendelkezések megsértésre kerülnek és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a szankciókat alkalmazzák. Az ilyen módon előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó hatásúaknak kell lenniük.

#### 14. cikk

### Végrehajtás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1998. július 1-je előtt megfeleljenek.

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

(3) A tagállamok haladéktalanul közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja erről a többi tagállamot.

15. cikk

### Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

16. cikk

### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1998. március 17-én.

*a Tanács részéről*

*az elnök*

G. STRANG

*I. MELLÉKLET***A BELFÖLDI ÚTON KÖZLEKEDŐ ÚJ ÉS MEGLÉVŐ SZEMÉLYHAJÓKRA VONATKOZÓ BIZTONSÁGI  
KÖVETELMÉNYEK**

Lásd: A Bizottság 2002/25/EK irányelve, HL L 98., 2002.4.15., 1. o.

---

*II. MELLÉKLET*

**SZEMÉLYHAJÓ BIZTONSÁGI BIZONYÍTVÁNYMINTA**



## SZEMÉLYHAJÓ BIZTONSÁGI BIZONYÍTVÁNY

(Hivatalos bélyegző)

(Állam)

## Kiállítva a

.....  
 (a lobogó szerinti állam által bevezetett vonatkozó intézkedés(ek) neve)

**hogyan az alábbiakban megnevezett hajó megfelel a személyhajók biztonsági szabályairól és követelményeiről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv rendelkezéseinek**

alapján annak igazolásául,

.....

(a lobogó szerinti állam teljes hivatalos megnevezése)

kormányának nevében a

.....

(a 94/57/EK tanácsi irányelv rendelkezései alapján elismert illetékes szervezet teljes hivatalos megnevezése)

által.

A hajó neve	A hajó azonosító jele számok és/vagy betűk	Lajstromozási kikötő	Szállítható személyek száma

IMO szám <sup>(1)</sup>: .....

Hossz: .....

Időpont, amikor a gerincfektetés történt,  
 vagy amikor a hajó az építés hasonló szakaszában volt: .....

Az első szemle ideje: .....

A hajó osztálya működési területe szerint: A/B/C/D <sup>(2)</sup>

az alábbi korlátozások vagy további követelmények alá esik <sup>(3)</sup>: .....

.....

<sup>(1)</sup> Az A.600(15) határozat szerinti IMO hajó azonosítószám, ha van ilyen.

<sup>(2)</sup> A nem kívánt rész törlendő.

<sup>(3)</sup> Minden olyan korlátozás feljegyzése, amely az útvonal, a működési terület vagy a korlátozott működési idő miatt alkalmazandó, vagy minden további, a helyi körülményekkel összefüggő követelmény feljegyzése.

(A bizonyítvány hátoldala)

**Első szemle**

Ezennel igazolom,

1. hogy a hajó a 98/18/EK tanácsi irányelv 10. cikkének értelmében megszemlélésre került,
2. hogy a szemle során megállapításra került, hogy a hajó teljes mértékben megfelel a 98/18/EK tanácsi irányelv követelményeinek, és
3. hogy a 98/18/EK tanácsi irányelv 7. cikkének (3) bekezdése alapján a hajó mentesül ezen irányelv következő követelményei alól:

.....  
 .....  
 .....

a mentesítés feltételei, amennyiben vannak ilyenek:

.....  
 .....  
 .....

4. hogy a következő térfelosztási merülésvonalak kerültek kijelölésre:

A kijelölt és a hajó oldalán közepén megjelölt térfelosztási merülésvonalak	Szabadoldal (mm-ben)	Az eltérő hajózási körülményekre vonatkozó megjegyzések
C.1 <sup>(1)</sup>		
C.2		
C.3		

A 98/18/EK tanácsi irányelv 10. cikke értelmében ez a bizonyítvány ..... -ig  
 (a következő felújítási szemle időpontja) érvényes.

Kiállítva ..... év ..... hó ..... napján.  
 (a bizonyítvány kiállításának helye) (a kiállításának időpontja)

.....

(a bizonyítványt kiállító tisztviselő aláírása)

és/vagy

(a kiállító hatóság bélyegzője)

Amennyiben a bizonyítvány aláírásra kerül, a következő bekezdéssel egészül ki:

Alulírott kijelenti, hogy az említett lobogó szerinti állam teljes joggal felhatalmazta e Személyhajó Biztonsági Bizonyítvány kiállítására.

.....  
 (aláírás)

<sup>(1)</sup> A térfelosztási merülésvonalra vonatkozó jelölésekben a „C” betűt követő arab számokat római számokkal lehet helyettesíteni, amennyiben a lobogó szerinti állam közigazgatása szükségesnek tartja, hogy különbséget tegyen a nemzetközi térfelosztási merülésvonal jelzések között.

(A bizonyítvány következő oldala)

### Időszakos szemlék

Ezennel igazolom, hogy a 98/18/EK tanácsi irányelv 10. cikke által előírt időszakos szemle megtörtént és a szemle eredményeként a hajó megfelel a 98/18/EK tanácsi irányelvben megfogalmazott minden vonatkozó követelménynek.

Kelt ..... Dátum: .....

.....  
(A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője)

Kelt ..... Dátum: .....

.....  
(A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője)

Kelt ..... Dátum: .....

.....  
(A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője)

Kelt ..... Dátum: .....

.....  
(A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője)

Kelt ..... Dátum: .....

.....  
(A kiállító hatóság aláírása és/vagy bélyegzője)

\_\_\_\_\_