

31999L0035

1999.6.1.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 138/1

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

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 189c. cikkében ⁽³⁾ megállapított eljárásnak megfelelően,

- (1) mivel a közös közlekedés politika keretében további intézkedések szükségesek a tengeri személyszállítás biztonságának növelése érdekében;
- (2) mivel a Közösséget komolyan aggasztják azok a ro-ro komphajó balesetek, amelyek sok ember halálát okozták; mivel a Közösségen belül ro-ro komphajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket használó személyeknek joguk van arra, hogy megfelelő szintű biztonságot várjanak el, és hogy ebben bízhatnak;
- (3) mivel a Tanács a ro-ro személyszállító komphajók biztonságáról szóló 1994. december 22-i határozatában ⁽⁴⁾ felhívta a Bizottságot arra, hogy nyújtson be javaslatokat egy kötelező ellenőrzési és felügyeleti rendszerre a közösségi kikötőkből induló vagy oda befutó ro-ro személyszállító komphajók biztonságára vonatkozóan, a tengeri balesetek kivizsgálásához való jogot is beleértve;

(4) mivel, különösen a tengeri személyszállítás belső piaci vonatkozására tekintettel, a közösségi szintű fellépés a legmegfelelőbb módja egy közös minimális biztonsági szint megállapításának a közösségi hajókra vonatkozóan;

(5) mivel a közösségi szintű fellépés a legjobb módja a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) belül egyeztetett bizonyos elvek harmonizált érvényesítésének, s ezáltal a különböző közösségi kikötők, ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek közötti verseny torzulásai elkerülésének;

(6) mivel az arányosság elvét figyelembe véve a tanácsi irányelv a megfelelő jogi eszköz, minthogy az keretet biztosít a közös biztonsági követelmények tagállamok általi egységes és kötelező alkalmazásához, miközben meghagyja a tagállamok jogát annak eldöntésére, hogy belső rendszerükhöz a megvalósítás milyen eszközei illelnek legjobban;

(7) mivel a hajók biztonsága elsősorban a lobogó szerinti állam felelőssége; mivel minden tagállamnak biztosítani kell a lobogója alatt futó ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, valamint az azokat üzemeltető vállalkozásokra vonatkozó biztonsági követelmények betartását;

(8) mivel a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett szemle a ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében nem gondoskodik rendszeres, részletekbe menő megelőző szemlékről és vizsgálatokról; mivel ezért igazolni kell, hogy a vállalkozások és komphajók, illetve vízi járműveik megfelelnek-e az IMO-n belül egyeztetett biztonsági követelményeknek, és azt – ahol indokolt – regionális szinten, a fogadó állam által végzett rendszeres kötelező szemlék rendszerének segítségével kell elvégezni; mivel a vállalkozásoknak meg kell tiltani, hogy ilyen komphajókat és vízi járműveket üzemeltessenek, ha a szemlék e biztonsági követelményeknek a súlyos megsértését tárják fel;

(9) mivel ezen irányelv címzettjei a tagállamok fogadó állambeli minőségükben; mivel az e területen gyakorolt hatáskörök azokon a speciális állami kikötői hatáskörökön alapulnak, amelyek teljes összhangban állnak az 1982. évi, az Egyesült Nemzetek Szervezetének tengerjogról szóló egyezményével (Unclos);

⁽¹⁾ HL C 108., 1998.4.7., 122. o.

⁽²⁾ HL C 407., 1998.12.28., 106. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1998. október 7-i véleménye (HL C 328., 1998.10.26., 82. o.), a Tanács 1998. december 21-i közös álláspontja (HL C 49., 1999.2.22., 15. o.) és az Európai Parlament 1999. február 10-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL C 379., 1994.12.31., 8. o.

- (10) mivel a biztonság növelése és a verseny torzulásának elkerülése érdekében a közös biztonsági követelményeknek minden olyan ro-ro komphajóra és gyorsjáratú személyszállító vízi járműre vonatkozniuk kell – függetlenül attól, hogy azok milyen lobogó alatt futnak –, amely valamely tagállami kikötőből kiindulva vagy oda befutva, akár nemzetközi, akár belföldi vízi útvonalon a hajótörést szenvedő személyek által elérhető partvonal 20 mérföldes körzetén kívül eső tengeri területen menetrend szerint közlekedik, ugyanakkor meg kell hagyni a lehetőséget a tagállamoknak arra, hogy az irányelv alkalmazási körét a belföldi vízi útvonalon a partvonal 20 mérföldes körzetén belüli tengeri területen üzemelő ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre is kiterjesszék;
- (11) mivel szükség van arra, hogy a fogadó államok ellenőrizzék, vajon a közösségi kikötőkből induló és közösségi kikötőkbe befutó ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek megfelelnek-e a lobogó szerinti állam által elvégzendő bizonyítvány kiállítására és vizsgálatára vonatkozó bizonyos harmonizált követelményeknek;
- (12) mivel a ro-ro komphajóknak és a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveknek építésük és teljes élettartamuk alatt meg kell felelniük az érvényben lévő osztályozási követelményeknek a hajótest, a fő- és segédgépek, az elektromos berendezések és ellenőrző berendezés szerkezete és karbantartása tekintetében, és mivel azokat olyan fedélzeti hajóút-adatrögzítővel kell felszerelni, amely megfelel az irányadó nemzetközi követelményeknek;
- (13) mivel a fogadó államok ellenőrzik, hogy az ilyen szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások ro-ro komphajóikat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveiket úgy üzemeltetik-e, hogy azzal maximális biztonságot garantálnak; mivel lehetővé kell tenni, hogy a lobogó szerinti államtól eltérő érdekelt tagállamok teljes mértékben részt vehessenek a tengeri balesetek kivizsgálásában;
- (14) mivel alapvető fontosságú annak ellenőrzése, hogy a lobogó szerinti harmadik államok hatóságai egyetértenek-e a vállalkozás kötelezettségeivel, hogy a tengeri baleset vagy szerencsétlenség felderítésében együttműködnek-e, és az elismert osztályozó szervezetek besorolási és – ahol alkalmazandó – képesítéseinek teljesítésére vonatkozó szabályokat betartják-e; mivel az ilyen hatóságoknak el kell fogadniuk a harmonizált vizsgálati és képesítési eljárások alkalmazását;
- (15) mivel a ro-ro komphajóknak és a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveknek az ezen irányelv előírásainak való folyamatos megfelelése érdekében a fogadó államoknak vizsgálatot kell folytatniuk a szolgáltatások megkezdése előtt, majd azt követően rendszeres időközönként, továbbá mindannyiszor, amikor az üzemeltetési körülményekben jelentős változás áll be;
- (16) mivel a vállalkozásokra nehezedő terhek enyhítése érdekében a korábbi igazolásokat és vizsgálatokat megfelelően figyelembe kell venni; a ro-ro komphajókat és a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket mentesíteni kell a vizsgálatok alól, ha bebizonyosodik, hogy hasonló útvonalakon való üzemeltetés esetében ennek az irányelvnek megfelelnek, továbbá a helyettesítő komphajók és vízi járművek élvezik a különleges előírások előnyeit; mivel azokat a ro-ro komphajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket, amelyek a fogadó állam vizsgálatán során megfeleltek a követelményeknek, nem szükséges kiterjesztett ellenőrzésnek alávetni 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 ellenőrzésről) szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ szerint;
- (17) mivel a tagállamoknak együtt kell működniük a fogadó államként rájuk ruházott hatáskörök gyakorlásában;
- (18) mivel a tagállamok számára hasznos lehet, ha feladataik elvégzésében olyan elismert szervezetek nyújtanak segítséget számukra, amelyek megfelelnek 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 ⁽²⁾ előírásainak;
- (19) mivel a szemle megtervezésekor kellő figyelmet kell fordítani a ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek üzemeltetési és karbantartási ütemtervére;
- (20) mivel a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy hazai jogrendszerük lehetővé tegye számukra, és minden más különösen érdekelt tagállam számára, hogy a tengeri balesetek kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek vagy abban együttműködjenek, illetve hogy egy ilyen vizsgálatot levezessenek; mivel az ilyen vizsgálat eredményeit nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni;
- (21) mivel a navigációs irányítási rendszerek, a vészhelyzeti intézkedési tervek és a helyi üzemeltetési korlátozások területére vonatkozó kísérő intézkedések sora tovább növelheti a biztonságot;
- (22) mivel annak érdekében, hogy ezen irányelv alkalmazását figyelemmel lehessen kísérni, a szemlék során kapott információk alapján egy adatbázist kell létrehozni;

⁽¹⁾ HL L 157., 1995.7.7., 1. o. A legutóbb a 98/42/EK bizottsági irányelvvvel (HL L 184., 1998.6.27., 40. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ 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.

- (23) mivel szükség van arra, hogy a Bizottságot az irányelv hatékony alkalmazásában egy, a tagállamok képviselőiből álló bizottság segítse; mivel a Közösség kikötőibe érkező vagy onnan induló, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajókra vonatkozó minimumkövetelményekről szóló, 1993. szeptember 13-i 93/75/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 12. cikke alapján létrehozott bizottság képes e feladat ellátására;
- (24) mivel ezen irányelv egyes rendelkezéseit a szabályozási bizottság módosíthatja annak érdekében, hogy azok összhangban legyenek a Közösség vagy az IMO intézkedéseivel, valamint hogy az irányelv rendszerén javítva figyelembe lehessen venni az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS) jövőbeli, hatályba lépett módosításait, és hogy biztosítani lehessen bizonyos IMO-határozatok módosításainak harmonizált végrehajtását anélkül, hogy az az irányelv hatályát kiterjesztené,
- c) utas minden személy, kivéve:
- i. a parancsnok és a személyzet tagjait, illetve a hajó fedélzetén, annak üzemeltetéséhez bármilyen minőségben alkalmazott vagy foglalkoztatott személy; és
 - ii. az egyévesnél fiatalabb gyermek;
- d) 1974. évi SOLAS-egyezmény: az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény az ezen irányelv elfogadásának napján hatályos jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt;
- e) gyorsjáratú vízi jármű szabályzat: az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága 1994. május 20-i MSC 36 (63) állásfoglalásában szereplő „gyorsjáratú vízi járművek biztonsági szabályzata” az ezen irányelv elfogadásának napján hatályos formában;

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja, hogy kötelező szemlék olyan rendszerét hozza létre, amely nagyobb garanciát nyújt a Közösség tagállamainak kikötőiből induló vagy oda befutó ro-ro komphajó és gyorsjáratú személyszállító vízi jármű szolgáltatások biztonságos üzemeltetésére, továbbá hogy biztosítsa a tagállamok jogát az ilyen szolgáltatásokat érintő tengeri balesetek vagy véletlen események kivizsgálásának lefolytatására, az ilyen vizsgálatokban való részvétellel vagy az abban való együttműködésre.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv és mellékletei alkalmazásában:

- a) ro-ro komphajó: közúti és vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülést lehetővé tevő kialakítással rendelkező tengeri személyszállító vízi jármű;
- b) gyorsjáratú személyszállító vízi jármű: az ezen irányelv elfogadásának napján hatályos 1974. évi SOLAS-egyezmény X. fejezetének 1. szabálya értelmében olyan gyorsjáratú vízi jármű, amely 12-nél több utast szállít;
- c) menetrend szerinti közlekedés: a ro-ro komphajók, vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműveknek az ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkeléseinek sorozata vagy egy kikötőből induló és köztes kikötések nélkül ugyanoda visszatérő utak sorozata:
 - i. a nyilvános menetrend szerint; vagy
 - ii. olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhetően sorozatot alkotnak;
- d) tengerszakasz: a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv ⁽²⁾ 4. cikke szerint összeállított listán szereplő minden tengerszakasz;
- e) bizonyítványok:
 - i. nemzetközi utakat bonyolító ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény alapján kibocsátott biztonsági bizonyítványok a hajófelszerelésre vonatkozó megfelelő dokumentumokkal, valamint – szükség esetén – a mentesítési bizonyítványokkal és üzemeltetési engedélyekkel együtt;
 - ii. belföldi utakat bonyolító ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a 98/18/EK irányelv alapján kibocsátott biztonsági bizonyítványok a hajófelszerelések vonatkozó megfelelő dokumentumokkal, valamint – szükség esetén – a mentesítési bizonyítványokkal és üzemeltetési engedélyekkel együtt;
- f) mentesítési bizonyítvány: az 1974. évi SOLAS-egyezmény IB/12 szabálya (a) bekezdése vi. pontjának rendelkezései értelmében kiadott bizonyítvány;

⁽¹⁾ HL L 247., 1993.10.5., 19. o. A legutóbb a 98/74/EK bizottsági irányelvvvel (HL L 276., 1998.10.13., 7. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 144., 1998.5.15., 1. o.

- j) a lobogó szerinti állam hatósága: annak az államnak az illetékes hatóságai, amelynek lobogója alatt a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű hajózni jogosult;
- k) fogadó állam: olyan tagállam, amelynek kikötőjétől vagy kikötőjéig egy ro-ro komphajó vagy egy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű menetrend szerint közlekedik;
- l) nemzetközi forgalom: egy tagállam kikötőjétől valamely, az adott tagállamon kívüli kikötőig terjedő tengeri út, illetve fordítva;
- m) belföldi forgalom: valamely tagállam kikötőjétől az adott tagállamon belül ugyanahhoz vagy egy másik kikötőhöz visszatérő tengeri út;
- n) elismert szervezet: a 94/57/EK irányelv 4. cikke értelmében elismert szervezet;
- o) vállalkozás: egy vagy több olyan ro-ro komphajót üzemeltető vállalkozás, amelyre vonatkozóan megfelelési bizonyítványt állítottak ki a roll-on/roll-off személyhajók (ro-ro komphajók) biztonságos üzemeltetéséről szóló, 1995. december 8-i 3051/95/EK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 5. cikkének (2) bekezdése szerint, vagy pedig egy olyan gyorsjáratú személyszállító vízi járművet üzemeltető vállalkozás, amelyre vonatkozóan megfelelési bizonyítványt állítottak ki az ezen irányelv elfogadásának napján hatályos 1974. évi SOLAS-egyezmény IX/4 szabályával összhangban;
- p) tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzata: a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló szabályzat, amelyet az IMO az 1997. november 27-i A.849 (20) közgyűlési állásfoglalásával fogadott el;
- q) különleges szemle: a fogadó állam által a 6. és 8. cikkben leírtak szerint végzett szemle;
- r) képesített ellenőr: olyan közalkalmazott vagy más személy, akit egy tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága hivatalosan felhatalmazott a bizonyítványokkal kapcsolatos vizsgálatok és szemlék elvégzésére, és aki megfelel a képesítés és a függetlenség V. mellékletben leírt kritériumainak;
- s) hiányosság: olyan állapot, amely nem felel meg az ebben az irányelvben foglalt követelményeknek.

3. cikk

Hatály

(1) Ezt az irányelvet minden olyan ro-ro komphajóra és gyorsjáratú személyszállító vízi járműre alkalmazni kell –

⁽¹⁾ HL L 320., 1995.12.30., 14. o. A 179/98/EK bizottsági rendelettel módosított rendelet (HL L 19., 1998.1.24., 35. o.).

lobogójától függetlenül –, amely egy tagállam kikötőjétől vagy egy tagállam kikötőjéig menetrend szerint nemzetközi vagy belföldi utakon közlekedik a 98/18/EK irányelv 4. cikkében leírt, A osztályba tartozó tengerszakaszokon.

(2) A tagállamok ezt az irányelvet olyan ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre is alkalmazhatják, amelyek az (1) bekezdésben leírtaktól eltérő tengerszakaszokon belföldi utakat bonyolítanak. Ilyen esetben az azonos feltételek mellett üzemelő minden ro-ro komphajóra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműre alkalmazni kell a vonatkozó szabályokat lobogóra, nemzetiségre vagy a vállalkozás székhelyére vonatkozó hátrányos megkülönböztetés nélkül.

4. cikk

A ro-ro komphajókkal és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel kapcsolatosan előírt üzembe helyezés előtti szemlék

(1) A ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek menetrendszerű üzemeltetésének megkezdése előtt, illetve a 19. cikk (1) bekezdésében említett időponttól számított 12 hónapon belül az előbbi időpontban már menetrendszerűen közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a fogadó államok ellenőrzik, hogy a ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek:

- a) rendelkeznek-e a lobogó szerinti állam hatósága, vagy egy annak nevében fellépő elismert szervezet által kibocsátott érvényes bizonyítványokkal;
- b) keresztülmentek-e a harmonizált vizsgálati és minősítési rendszer szerinti vizsgálati iránymutatásokról szóló IMO közgyűlési állásfoglaláshoz A.746 (18) csatolt irányadó eljárásokkal és iránymutatásokkal – az ezen irányelv elfogadásakor hatályos változat szerint – vagy más, ugyanezt a célt szolgáló eljárással összhangban lévő szemléken a bizonyítvány kibocsátása érdekében;
- c) megfelelnek-e a valamely elismert szervezet által összeállított osztályozási követelményeknek, vagy a lobogó szerinti állam hatósága által a hajótest, a gépek és az elektromos, illetve vezérlőrendszerek építésére és karbantartására nézve ezekkel egyenértékűnek elfogadott szabályok szerinti előírásoknak;
- d) egy esetleges baleset kivizsgálása során történő információnyújtás céljából fel vannak-e szerelve fedélzeti hajóúradatrögzítővel (VDR). A VDR megfelel az 1997. november 27-i IMO közgyűlési állásfoglalás A.861 (20) teljesítménykövetelményeinek, továbbá kielégíti a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság (IEC) 61996. szabványában leírt vizsgálati szabványokat. Az ezen irányelv hatálybalépése előtt épített ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító

vízi járművek fedélzetén elhelyezett VDR-ek esetében azonban egyes követelmények teljesítésének megkövetelése alól felmentés adható. E felmentéseket és megadásuk feltételeit a 16. cikkben leírt eljárás szerint kell elfogadni;

- e) megfelelnek-e a regionális szinten elfogadott és a műszaki szabványok és előírások terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK tanácsi és az európai parlamenti irányelv értesítési eljárásával összhangban az országos jogszabályokban megállapított, különös stabilitási követelményeknek abban az esetben, amennyiben a szóban forgó régióban a nemzeti jog által szabályozott szolgáltatást nyújtanak, feltéve hogy az említett követelmények nem lépnek túl az 1995. évi SOLAS Konferencia 14. (az Egyezmény szerinti stabilitási követelmények) állásfoglalásáról szóló melléklet követelményein, és hogy azokról az állásfoglalás 3. pontjában megadott eljárásokkal összhangban az IMO főtitkárát értesítették.

- (2) Az (1) bekezdés e) pontját gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre csak a megfelelő esetekben kell alkalmazni.

5. cikk

A vállalkozásokkal és a lobogó szerinti államokkal kapcsolatosan előírt üzembe helyezés előtti szemlék

A ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek menetrendszerű üzemeltetésének megkezdése előtt, illetve a 19. cikk (1) bekezdésében említett időponttól számított 12 hónapon belül az előbbi időpontban már menetrendszerűen közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a fogadó állam:

1. ellenőrzi, hogy az ilyen komphajókat, vagy vízi járműveket menetrendszerű szolgáltatás keretében üzemeltető vagy üzemeltetni kívánó vállalkozás:
 - a) megfelelő lépéseket tett-e annak biztosítására, hogy az I. mellékletben szereplő különös követelmények teljesüljenek, és hogy a menetrendszerű szolgáltatásban érintett fogadó államnak szolgáltatott-e bizonyítékot az e bekezdésnek és a 4. cikknek a teljesítéséről;
 - b) előzetesen beleegyezik-e abba, hogy tengeri baleset vagy véletlen esemény esetén a fogadó államok és minden más abban érdekelt tagállam a 12. cikk szerint vizsgálatot folytasson le, abban teljes mértékben részt vegyen vagy abban együttműködjön, és hogy hozzáférést engedélyez-e az ilyen balesetben vagy véletlen eseményben érintett komphajói vagy vízi járművei VDR-jéből nyert információkhoz.

2. A tagállamtól eltérő állam lobogója alatt közlekedő komphajók vagy vízi járművek esetében ellenőrzi, hogy a lobogó szerinti állam elfogadta-e a vállalkozásnak az ezen irányelvben foglalt követelmények betartására vonatkozó kötelezettségvállalását.

6. cikk

Üzembe helyezés előtti különleges szemlék

- (1) A ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek menetrendszerű üzemeltetésének megkezdése előtt, illetve a 19. cikk (1) bekezdésében említett időponttól számított 12 hónapon belül az előbbi időpontban már menetrendszerűen közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a fogadó állam egy üzembe helyezés előtti szemlét végez az I. és III. melléklettel összhangban annak érdekében, hogy meggyőződhessen arról, vajon a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű megfelel-e a menetrendszerű szolgáltatás biztonságos üzemeltetésére vonatkozó szükséges követelményeknek.

- (2) Abban az esetben, ha ez a cikk az üzemeltetés megkezdése előtt kerül alkalmazásra, a fogadó állam állapítja meg az üzembe helyezés előtti különleges szemle időpontját, amelyet a 4. és 5. cikk szerinti ellenőrzés elvégzéséhez szükséges bizonyítékok kézhezvételétől számított egy hónapon belül elvégeznek.

7. cikk

Különleges rendelkezések

- (1) Amikor egy ro-ro komphajó vagy egy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű másik menetrendszerű szolgáltatás végzésére készül, az új fogadó állam a lehető legnagyobb mértékig figyelembe veszi az ezen irányelv hatálya alá tartozó korábbi menetrendszerű szolgáltatás bonyolítása kapcsán az adott komphajón vagy vízi járműn korábban elvégzett ellenőrzéseket és szemléket. Amennyiben az új fogadó állam az említett korábbi ellenőrzésekkel és szemlékkel elégedett, és amennyiben azok az új üzemeltetési feltételek szempontjából relevánsak, nincs szükség a 4., 5. és 6. cikk alkalmazására azelőtt, hogy a ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű megkezdene az új menetrendszerű szolgáltatást.

- (2) Nincs szükség a 4., 5. és 6. cikk alkalmazására akkor sem, ha egy ennek az irányelvnek megfelelő és az ezen irányelv hatálya alá tartozó, menetrendszerűen közlekedő ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű egy másik olyan menetrendszerű szolgáltatásra tér át, amelynél az érintett fogadó államok az útvonal jellemzőit hasonlóknak ítélik meg, és a fogadó államok mindegyike abban is megegyezik, hogy a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű teljesíti a szóban forgó szolgáltatás biztonságos üzemeltetésére vonatkozó követelmények mindegyikét.

Az érintett fogadó államok a vállalkozás kérelmére előzetes tájékoztatást adhatnak arról, hogy az útvonaljellemzők hol számítanak hasonlóknak.

- (3) Abban az esetben, ha előre nem látható körülmények miatt a szolgáltatás folytonosságának fenntartása érdekében valamely helyettesítő ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú sze-

mélyszállító vízi járművet kell gyorsan üzembe helyezni, és az (1) és (2) bekezdés nem alkalmazható, a fogadó állam a komphajónak vagy vízi járműnek az üzemeltetés megkezdését engedélyezheti, feltéve hogy:

- a) a szemle és az okiratok ellenőrzése nem támaszt kétséget aziránt, hogy a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű a biztonságos üzemeltetésre vonatkozó szükséges előírásoknak nem felel meg; és
- b) a fogadó állam a 4., 5. és 6. cikk szerinti ellenőrzéseket és szemléket egy hónapon belül elvégzi.

8. cikk

Rendszeres egyedi szemlék és egyéb szemlék

(1) A fogadó államok minden 12 hónapos időszakban egyszer elvégzik a következőket:

- egyedi szemle a III. mellékletnek megfelelően, és
- menetrend szerinti üzem során végrehajtott szemle, amelynek célja az I., III. és IV. mellékletben felsoroltak közül elegendő számú tétel vizsgálata ahhoz, hogy a fogadó állam biztos legyen afelől, hogy a komphajó vagy vízi jármű megfelel a biztonságos üzemeltetésére vonatkozó szükséges követelményeknek.

E cikk alkalmazásában a 6. cikk szerinti üzembe helyezés előtti, különleges szemle is különleges szemlének minősül.

(2) A fogadó állam a III. melléklettel összhangban egyedi szemléket végez, valahányszor az adott ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű lényeges javításon, építéssel vagy átalakításon megy keresztül, ha változik a vállalkozás vezetése vagy a lobogó, illetve más osztályba sorolás esetén. A vállalkozás vezetése vagy a lobogó megváltozása vagy más osztályba sorolás esetén azonban a fogadó állam – a komphajóra vagy vízi járműre vonatkozóan korábban elvégzett ellenőrzések és szemlék figyelembevételével, és amennyiben a változás vagy átsorolás a komphajó vagy vízi jármű biztonságos üzemeltetését nem érinti – a komphajót vagy vízi járművet az e bekezdésben előírt egyedi szemle alól mentesítheti.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben említett szemlék az ezen irányelvben foglalt követelményekkel kapcsolatban olyan hiányosságokat támasztanak alá, vagy tárnak fel, amelyek az üzemeltetés tilalmát indokolják, a szemlék összes költségét minden rendes könyvelési időszakban a vállalkozás viseli.

9. cikk

Értesítés

A fogadó állam haladéktalanul írásban értesíti a vállalkozásokat a 4., 5., 6. és 8. cikk szerinti ellenőrzések és szemlék eredményéről.

10. cikk

Az üzemeltetés tilalma

(1) A fogadó állam megakadályozza egy ro-ro komphajó vagy egy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű menetrendszerű üzemeltetését:

- a) ha az nem tudja igazolni a 4. és 5. cikkben foglalt követelményeknek való megfelelést;
- b) ha a 6. és 8. cikkben említett szemlék során olyan hiányosságokra derül fény, amelyek életre, a komphajóra vagy a vízi járműre, annak személyzetére és utasaira közvetlen veszélyt jelentenek;
- c) amennyiben megállapítást nyer, hogy a II. mellékletben felsorolt közösségi jogi eszközöket olyan mértékben sértették meg, ami életre, a komphajóra vagy a vízi járműre, annak személyzetére és utasaira közvetlen veszélyt jelent;
- d) ha a lobogó szerinti állam nem konzultált a fogadó állammal a 13. cikk (1) vagy (5) bekezdésében említett ügyekről,

mindaddig, amíg a fogadó állam meg nem állapítja, hogy a veszélyforrást elhárították, és hogy az irányelvben foglalt követelmények teljesülnek.

A fogadó állam írásban értesíti a vállalkozást a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű üzemeltetésének tilalmára vonatkozó határozatról, amelyet részletes indoklással lát el.

(2) Abban az esetben azonban, ha a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű már valamely menetrendszerű szolgáltatást nyújt, és hiányosságokat állapítanak meg, a fogadó állam felszólítja a vállalkozást, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket a hiányosságok azonnali, vagy meghatározott és ésszerű időn belül történő megszüntetésére, feltéve hogy azok nem jelentenek közvetlen veszélyt a komphajó vagy a vízi jármű, annak személyzetére és utasai biztonságára nézve. A hiányosságok kiküszöbölését követően az érintett fogadó államok ellenőrzik, hogy a hiányosságok megszüntetése kielégítő-e. Ha nem így történt, akkor megtiltják a komphajó vagy a vízi jármű üzemeltetését.

(3) A tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban olyan alkalmas eljárásokat állapítanak meg és tartanak fenn, amelyek biztosítják a vállalkozásoknak az üzemeltetés tilalmára vonatkozó határozat elleni fellebbezési jogát. A fellebbezéseket sürgősséggel kell elintézni. A fellebbezésnek nincs halasztó hatálya.

Az illetékes hatóság a vállalkozást fellebbezési jogáról megfelelően tájékoztatja.

(4) A 4., 5. és 6. cikknek egy menetrendszerűen közlekedő ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű üzemeltetésének megkezdése előtti alkalmazása esetén a hajó üzemeltetését tiltó határozatot az üzembe helyezés előtti egyedi szemléltől számított egy hónapon belül meg kell hozni, és arról a vállalkozást haladéktalanul tájékoztatni kell.

11. cikk

Az üzembe helyezés előtti és rendszeres egyedi szemlékkel kapcsolatos eljárások

(1) Azokat a ro-ro komphajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket, amelyek egyedi szemléje az érintett fogadó állam(ok) megalapozására történt, e fogadó állam(ok) mentesítheti(k) a 95/21/EK irányelv 7. cikkének (4) bekezdésében leírt kiterjesztett ellenőrzések alól abból az okból, hogy azok egyértelműen az említett irányelv 7. cikke (1) bekezdésében és V. melléklet A. szakasza 3. pontjában leírt személyszállító vízi járművek osztályába tartoznak.

(2) Az ugyanaz a hajó vagy vízi jármű egyedi szemléjében érintett két vagy több tagállam hatóságai egymással együttműködnek. Az egyedi szemléket az érintett állam(ok) képesített ellenőreiből álló csoport végzi. Abban az esetben, ha egy osztályhoz kapcsolódó előírás teljesítésének minőségi értékelésére van szükség, a fogadó államok gondoskodnak arról, hogy a szükséges szakértelem – ahol indokolt, valamely elismert szervezet ellenőrének bevonása révén – képviseltetve legyen a csoportban. Az ellenőrök a hiányosságokat jelentik a fogadó államok hatóságainak. A fogadó államok az információkat továbbítják a lobogó szerinti államnak, amennyiben az a felmérésben nem érintett fogadó állam.

(3) Az érintett fogadó állam beleegyezhet abba, hogy egy másik érintett fogadó állam felkérésére szemlét végezzen.

(4) Amennyiben a lobogó szerinti állam nem a fogadó állam, a vállalkozás kérelmére a fogadó állam felhívja a másik állam hatóságát, hogy az ezen irányelv szerinti bármely egyedi szemle során képviseltesse magát.

(5) A 6. és 8. cikk szerinti szemlék tervezése során a fogadó államok figyelembe veszik az adott komphajó vagy hajó üzemeltetési és karbantartási rendjét.

(6) Az egyedi szemlék eredményeiről beszámolót kell készíteni, melynek formája a 16. cikk szerinti eljárásnak megfelelően kerül megállapításra.

(7) Ha a 4. cikkben és az 5. cikk (1) bekezdésében foglalt követelmények teljesítésére vonatkozóan a fogadó államok között tartós nézeteltérés támad, bármely, az egyedi szemlében érintett állam hatósága a Bizottságot haladéktalanul értesíti a nézeteltérés okairól.

(8) A Bizottság azonnal eljárást kezd annak érdekében, hogy a 16. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően határozatot hozzon.

12. cikk

Balesetek kivizsgálása

(1) Arra vonatkozó belföldi jogrendszerük keretében a tagállamok meghatároznak egy olyan jogi státust, amely számukra és minden ténylegesen érintett tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – amennyiben a tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzata úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.

(2) A „ténylegesen érintett állam”, a „vizsgálatot vezető állam” és a „tengeri baleset” kifejezés jelentése megegyezik az IMO tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzatában foglaltakkal.

(3) Ha egy ro-ro komphajó vagy egy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű tengeri balesetben érintett, a vizsgálati eljárást annak az államnak kell megindítania, amelynek felségvizein a baleset vagy a véletlen esemény megtörtént, illetve más vizeken történt baleset esetén a komphajó vagy vízi jármű által utoljára érintett tagállamnak. Ez az állam felelős a baleset kivizsgálásért és a ténylegesen érintett államokkal való koordinációért egészen addig, amíg az érintettek közösen meg nem egyeznek abban, hogy melyikük a „vizsgálatot vezető állam”.

(4) Az ilyen vizsgálatot lefolytató, abban részt vevő vagy együttműködő tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vizsgálatot a leghatékonyabb módon, és – a tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzatát is figyelembe véve – a lehető legrövidebb időn belül végezzék el.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen vizsgálatok alapján összeállított jelentéseket a tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzata 12.3. pontja szerint nyilvánosságra hozzák, és arról tájékoztassák a Bizottságot.

13. cikk

Kísérő intézkedések

(1) A mentesítési bizonyítványokat kiállító vagy elismerő tagállamok együttműködnek az érintett fogadó állammal vagy a lobogó szerinti állam hatóságaival abban, hogy a mentesítések helytállóságával kapcsolatos nézeteltérések az üzembe helyezés előtti egyedi szemlék előtt rendeződjenek.

(2) A tagállamok az A.795 (19) IMO-állásfoglalással összhangban hajózást támogató parti rendszert, és egyéb információs rendszereket tartanak fenn a ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek támogatására a menetrendszerű közlekedés, illetve az olyan útszakaszokon a hajózás biztonságos lebonyolítására, amelynek biztonságáért ők felelősek.

(3) A 11. cikk (6) bekezdésében megadott vizsgálati jelentésekből minden tagállam másolatokat ad a Bizottságnak, szükség esetén az IMO-azonosítószám feltüntetésével. A Bizottság a 16. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően meghatározhatja a többi hajó azonosítására szolgáló azonosítószámok kiosztásának megfelelő módját. Amennyiben a menetrendszerű közlekedésben két vagy több fogadó állam érintett, az adatokat e fogadó államok egyike is benyújthatja. A benyújtott információkból a Bizottság egy adatbázist hoz létre, amelyet naprakészen tart. Az adatbázishoz való hozzáférés feltételeit a 16. cikkben szabályozott eljárás alapján határozzák meg.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a ro-ro komphajókat vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket menetrendszerűen kikötőikből vagy kikötőik felé közlekedtető vállalkozások fenn tudjanak tartani és meg tudjanak valósítani egy integrált biztonsági intézkedési rendszert a fedélzeti vészhelyzetek esetére. E célból kihasználják az integrált intézkedési rendszer szerkezetére vonatkozó iránymutatásról szóló A.852 (20) IMO közgyűlési állásfoglalás szolgáltatása keretét. Amennyiben a menetrendszerű közlekedésben két vagy több tagállam érintett, mint fogadó állam, e tagállamok a különböző útvonalakra közösen dolgoznak ki tervet.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy fogadó állam minőségükben a lobogó szerinti állam hatósága a gyorsjáratú vízi járművek szabályzatának 1.9.3. pontjának rendelkezéseivel összhangban teljeskörűen bevonja őket az eljárásba a gyorsjáratú vízi járműre szóló üzemeltetési engedély kibocsátása előtt. Gondoskodnak arról, hogy a helyi körülmények által megkívánt, az emberélet, a természeti erőforrások és a tengerpart védelméhez szükséges üzemeltetési korlátozásokat megállapítsák és betartsák, továbbá intézkedéseket hoznak e korlátozások érvényesítésének biztosítására.

14. cikk

Fogadó államok közötti együttműködés

Az ugyanabban a menetrend szerinti szolgáltatásban érintett fogadó államok ezen irányelv alkalmazása során kapcsolatot tartanak egymással.

15. cikk

Támogató intézkedések

A tagállamok értesítik az ezen irányelv által a Közösség kikötőjéről vagy kikötőjéig menetrendszerű szolgáltatást nyújtó vállalkozásokra előírt követelményekről azokat a harmadik államokat, amelyek az ezen irányelv hatálya alá eső és egy tagállam kikötője, illetve egy harmadik állam kikötője között üzemelő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek

kapcsán a lobogó szerinti állam felelősségével vagy a fogadó államokéhoz hasonló felelősséggel rendelkeznek.

16. cikk

Szabályozási bizottság

(1) A Bizottságot a 93/75/EGK irányelv 12. cikkének (1) bekezdése alapján létrehozott szabályozási bizottság segíti.

(2) A Bizottság képviselője a meghozandó intézkedésekről tervezetet nyújt be a szabályozási bizottság számára. A bizottság az elnöke által az ügy sürgősségére tekintettel megállapított határidőn belül a tervezetet véleményezi. A véleményt a Szerződés 148. cikkének (2) bekezdésében a Tanácsnak a Bizottság javaslata alapján elfogadandó határozataira előírt többséggel kell meghozni. A bizottságban a tagállamok képviselőinek szavazatait az említett cikkben meghatározott módon kell súlyozni. Az elnök nem szavazhat.

(3) a) A Bizottság a tervezett intézkedéseket elfogadja, ha azok összhangban vannak a bizottság véleményével.

b) Ha a tervezett intézkedések nincsenek összhangban a bizottság véleményével, vagy a bizottság nem nyilvánított véleményt, a Bizottság a meghozandó intézkedésekről haladéktalanul javaslatot terjeszt a Tanács elé.

A Tanács minősített többséggel határoz. Ha a javaslatnak a Tanács elé terjesztésétől számított nyolc héten belül a Tanács nem döntött, a javasolt intézkedést a Bizottság elfogadja.

17. cikk

Módosítási eljárás

A 16. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően módosíthatók:

- a) a mellékletek;
- b) a fogalommeghatározások;
- c) a közösségi jogi eszközökre történő hivatkozások;
- d) az IMO-állásfoglalásokra történő hivatkozások;

olyan mértékben, amennyire ez a fentieknek a hatályba lépést közösségi vagy IMO intézkedésekkel való összhangba hozásához szükséges, anélkül azonban, hogy ezzel ennek az irányelvnek a hatálya bővülne.

A mellékletek a 16. cikkben szabályozott eljárásnak megfelelően akkor is módosíthatók, ha erre az irányelvben megállapított rendelkezések javítása érdekében van szükség, anélkül azonban, hogy ezzel ennek az irányelvnek a hatálya bővülne.

18. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadásra kerülő nemzeti rendelkezések megsértésére vonatkozó szankciórendszert és megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a szankciók alkalmazásra kerüljenek. Az ilyen módon kiszabott szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

19. cikk

Alkalmazás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2000. december 1-je előtt megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) A 4. cikk (1) bekezdése d) pontjának rendelkezései legkésőbb a 61996. IEC-szabvány kihirdetésének időpontját követő 30 hónapon belül, vagy 2001. január 1-jén lépnek hatályba, amelyik időpont a későbbi.

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

(4) 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.

20. cikk

Az alkalmazás értékelése

A 19. cikk (1) bekezdésében foglalt időpont után három évvel a Bizottság a tagállamok által a 13. cikk szerint benyújtott információk alapján értékeli jelen irányelv alkalmazását.

21. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

22. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Luxembourgban, 1999. április 29-én.

a Tanács részéről
az elnök
W. MÜLLER

I. MELLÉKLET

A VÁLLALKOZÁSOK ÁLTAL TELJESÍTENDŐ KÜLÖNÖS KÖVETELMÉNYEK

az 5. cikk (1) bekezdése, valamint a 6. és 8. cikk értelmében

A vállalkozásoknak biztosítaniuk kell, hogy ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek fedélzetén:

1. a parancsnok még a komphajó vagy vízi jármű útnak indulása előtt megfelelő adatokkal rendelkezzen a hajózást támogató parti rendszerekről és más olyan információs rendszerekről, amelyek lehetővé teszik a hajóút biztonságos lebonyolítását, továbbá hogy a tagállamok által létrehozott navigációs támogató és információs rendszereket a kapitány használja;
2. érvényesüljenek az utasok biztonságára vonatkozó előírásokról szóló átdolgozott iránymutatásokat tartalmazó 699. MSC/körlevél (2)–(6) bekezdésének rendelkezései;
3. a fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintést könnyen hozzáférhető helyen helyezték el, s az tartalmazza:
 - a) a tengeri és kikötői szolgálat rendjét; és
 - b) az őrszolgálatot teljesítők esetében előírt maximális munkaóraszámot vagy minimális pihenési időt;
4. a parancsnokot semmi ne korlátozza olyan döntések meghozatalában, amelyek szakmai megítélése szerint szükségesek a biztonságos navigáció és üzemeltetés szempontjából, különösen kedvezőtlen időjárási és viharos tengeri körülmények között;
5. a parancsnok vezessen feljegyzést a navigációs tevékenységekről és olyan eseményekről, amelyek fontosak a hajózás biztonsága szempontjából;
6. a hajótesten lévő kapuknak vagy az ezekhez kapcsolódó hajótestlemezeknek a komphajó vagy vízi jármű biztonságát veszélyeztető sérüléseit vagy maradandó deformálódását, illetve az ilyen kapuk biztonsági funkcióinak hiányosságait haladéktalanul jelentsék mind a lobogó szerinti állam, mind pedig a fogadó állam hatóságainak, s a hiányosságokat a hatóságok megelégedésére azonnal hozzák helyre;
7. a ro-ro komphajó, illetve a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű útjának megkezdése előtt álljon rendelkezésre egy naprakész útiterv. Az útiterv elkészítésének során maradéktalanul figyelembe kell venni az útitervek elkészítésére vonatkozó iránymutatásokról szóló MSC (70)... állásfoglalásban megállapított iránymutatásokat;
8. az utasokat tájékoztatják az idős korúak és rokkantak számára rendelkezésre álló szolgáltatásokról és segítségnyújtásról, s ezek a gyengén látók számára is megfelelő formában hozzáférhetők.

II. MELLÉKLET

KÖZÖSSÉGI JOGI ESZKÖZÖK LISTÁJA

a 10. cikk (1) bekezdés c) pontjának értelmében

- A Tanács 1993. szeptember 13-i 93/75/EGK irányelve a Közösség kikötőibe érkező vagy onnan induló, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajókra vonatkozó minimumkövetelményekről (HL L 247., 1993.10.5., 19. o.). Legutóbb a 98/74/EK bizottsági irányelvvel (HL L 276., 1998.10.13., 7. o.) módosított irányelv.
 - A Tanács 1994. november 22-i 94/58/EK irányelve a tengerészek képzésének minimumszintjéről (HL L 319., 1994.12.12., 28. o.). Legutóbb a 98/35/EK irányelvvel (HL L 172., 1998.6.17., 1. o.) módosított irányelv, amennyiben az alkalmazható.
 - A Tanács 1995. december 8-i 3051/95/EK rendelete a roll-on/roll-off személyhajók (ro-ro komphajók) biztonságos üzemeltetéséről (HL L 320., 1995.12.30., 14. o.). A 179/98/EK bizottsági rendelettel (HL L 19., 1998.1.24., 35. o.) módosított rendelet.
-

III. MELLÉKLET

EGYEDISZEMLE-ELJÁRÁSOK

a 6. és 8. cikk értelmében

1. Az egyedi szemlék célja annak biztosítása, hogy a jogszabály által előírt, elsősorban az építésre, a hajószerkezet felosztására és stabilitására, a gépekre és az elektromos berendezésekre, a rakományra, a stabilitásra, a tűzvédelemre, az utasok maximális létszámára, az életmentő felszerelésekre és a veszélyes áruk szállítására, a rádió-távközlési és navigációs felszerelésre vonatkozó követelmények teljesüljenek, és e célból, illetve ha szükséges, terjedjenek ki legalább:
 - a vészüzemi generátor indítására,
 - a vészvilágítás ellenőrzésére,
 - a rádióberendezések szükségáramforrásának ellenőrzésére,
 - a hangosítórendszer tesztelésére,
 - a tűzoltógyakorlatra, beleértve annak demonstrálását, hogy a személyzet ismeri a tűzoltó készülékek használatát,
 - a vészhelyzeti tűzoltó szivattyú működtetésére az üzemelő tűzoltó fővezetékre csatlakoztatott két tűzoltó tömlővel,
 - a kazánok, a fő- és segédgépek üzemanyag-ellátása, továbbá a szellőztetőventilátorok távoli vészleállító vezérlőjének vizsgálatára,
 - a tűzvédelmi csappantyú helyi és távoli vezérlőjének vizsgálatára,
 - a tűzjelző- és riasztóberendezés vizsgálatára,
 - a tűzálló ajtók megfelelő záródásának vizsgálatára,
 - a fenékárok-szivattyúk működtetésére,
 - a vízzáró fedélzeti ajtók lezárására; mind helyileg, mind távvezérléssel,
 - annak demonstrálására, hogy a személyzet rangidős tagjaival ismertették a kárelhárítási tervet,
 - legalább egy mentőcsónak és egy készenléti mentőcsónak vízre eresztésére, hajtó- és kormánygépek beindításával és vizsgálatával, majd kiemelésükre a vízből fedélzeti helyükre,
 - annak ellenőrzésére, hogy a mentőcsónakok és készenléti mentőcsónakok megfelelnek-e a leltárnak,
 - a hajó vagy vízi jármű kormánygépének és segéd kormánygépének vizsgálatára.
2. Az egyedi szemle kiterjed a terv szerinti fedélzeti karbantartó rendszer ellenőrzésére.
3. Az egyedi szemlék arra összpontosítanak, hogy a személyzet tagjai mennyire ismerik és használják a következő előírásokat és eljárásokat: a biztonsági, a vészhelyzeti, a karbantartási, a munkavédelmi, az utasok biztonságára vonatkozó előírásokat, a parancsnoki hídra vonatkozó eljárásokat, valamint a szállítmánnyal és a járművekkel kapcsolatos előírásokat. Ellenőrizni kell, hogy a hajónapló feljegyzései szerint a tengerészek a munkavégzés közös nyelvén a parancsokat és utasításokat megértik-e, és szükség esetén tudnak-e e nyelven parancsot vagy utasítást adni, illetve jelenteni. Ellenőrizni kell a dokumentumokkal alátámasztott, arra vonatkozó bizonyítékot, hogy a személyzet tagjai képzésben vettek részt, különös tekintettel a következőkre:
 - tömeg irányítására vonatkozó képzés,
 - vészhelyzetben működő rendszerek megismerése,

- biztonsági képzés az utasterekben az utasoknak, és különösen vészhelyzetben az idős és rokkant személyeknek közvetlen segítséget nyújtó személyzet számára,
- válságkezelési és arra vonatkozó képzés, hogy vészhelyzetben hogyan kell az emberekkel bánni.

Az egyedi szemle kiterjed annak felmérésére is, hogy a szolgálatban töltött munkaidő nem okoz-e indokolatlan kimerültséget elsősorban az őrszolgálatot teljesítő személyzet körében.

4. A személyzet tagjainak hozzáértésére vonatkozó, harmadik állam által kiállított tanúsítványok csak akkor ismerhetők el, ha megfelelnek az 1978. évi, a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló módosított nemzetközi egyezmény (STCW-Egyezmény) I/10 szabályának.

IV. MELLÉKLET

IRÁNYMUTATÁS A KÉPESÍTETT ELLENŐRÖKNEK A MENETREND SZERINTI ÁTKELÉS SORÁN NEM TERVEZETT SZEMLÉK ELVÉGZÉSÉHEZ

a 8. cikk (1) bekezdése értelmében

1. *Utásokra vonatkozó információk*

Annak vizsgálata, hogy az utasok száma nem haladja meg azt a létszámot, amelyre a ro-ro komphajót vagy gyorsjárátú személyszállító vízi járművet (a továbbiakban: hajó) hitelesítették. A utasokra vonatkozó információk nyilván tartására szolgáló rendszer megfelel-e az előírásoknak és azt valóban alkalmazzák-e. Az utasok létszámára vonatkozó információ hogyan jut el a parancsnokhoz, és a partra szállás nélkül oda-vissza utazó utasokat hogyan számítják be a visszaút során az utasok létszámába.

2. *Rakományra és stabilitásra vonatkozó információk*

Annak vizsgálata, hogy szükség esetén megbízható merülésmércék vannak felszerelve, s azokat használják is. Intézkedéseket hoztak a hajó túlterhelésének elkerülésére, s annak biztosítására, hogy a megfelelő térfelosztási merülésvonal nincs víz alatt. A rakomány és a stabilitás kiértékelését az előírásoknak megfelelően végzik el. A tehergépjárműveket és egyéb rakományt lemérték, valahányszor arra szükség van, s az adatokat a hajóra továbbították a terhelés és a stabilitás értékelése céljából. A riadóterv mindig rendelkezésre áll, és a hajó tisztjeit ellátták a vészhelyzetkezelési ismereteket tartalmazó kézikönyvekkel.

3. *Hajózásra alkalmasság*

Meg kell bizonyosodni a kikötőhely elhagyása előtt arról, hogy a hajó hajózásra alkalmas, nevezetesen olyan eljárással, amely igazolja, hogy a hajótest vízzáró és időjárásálló ajtajai zárva vannak; arról, hogy a járműfedélzeti ajtók mind zárva vannak, mielőtt a hajó elhagyja a kikötőhelyet, vagy csak addig maradnak nyitva, amíg az orrakodónyílást be nem zárják, valamint amíg megteszik az orr, a tat és a hajó oldalán található ajtók zárására vonatkozó intézkedéseket, továbbá amíg megbizonyosodnak arról, hogy a jelzőfények és a kamerás figyelőrendszer kijelzi az ajtók állapotát a navigációs hídon. A jelzőfények működésében, különösen az ajtók kapcsolóinál tapasztalható minden fennakadást meg kell állapítani és jelenteni kell.

4. *Biztonságra vonatkozó bejelentések*

A rutinszerű, biztonságra vonatkozó bejelentések formájának vizsgálata és a vészhelyzetre vonatkozó utasítások és javaslatok kihirdetése a megfelelő nyelv(ek)en. A rutinszerű, biztonságra vonatkozó bejelentések az út megkezdésekor elhangzanak, és az utasok számára fenntartott helyeken – beleértve az utasok számára hozzáférhető nyílt fedélzeteket – jól hallhatóak.

5. *A hajónapló bejegyzései*

A napló vizsgálata annak biztosítása érdekében, hogy a feljegyzések szólnak-e a hajóorr, a tat ajtó és a többi vízzáró és időjárásbiztos ajtó zárásáról, a felosztott szekciók vízzáró ajtóinak próbájáról, a kormánygép vizsgálatáról stb.; hogy a hajónapló tartalmaz ezenfelül a merülésre, a szabadoldalra és a stabilitásra vonatkozó adatokat, továbbá a tengerészek munkavégzésének közös nyelvét.

6. *Veszélyes áruk*

Annak vizsgálata, hogy a veszélyes vagy szennyező árukból álló rakományokat a vonatkozó előírások szerint szállítják, különös tekintettel arra, hogy a veszélyes vagy szennyező árukra vonatkozóan a fuvarlevél vagy rakodási terv mellé egy nyilatkozatot mellékeltek, amely feltünteti a rakomány elhelyezését a fedélzeten, illetve hogy az adott szállítmány szállítása engedélyezett-e személyszállító hajókon, s hogy a veszélyes vagy szennyező áruk megfelelően el vannak látva jelzéssel, címkével, szabályszerűen vannak elrendezve, rögzítve és elkülönítve.

A veszélyes és szennyező árukat szállító járművek az előírások szerinti megfelelő jelzéssel vannak ellátva és előírás-szerűen vannak rögzítve. Veszélyes és szennyező áruk szállításakor a parton rendelkezésre áll a megfelelő fuvarlevél vagy rakodási terv. A parancsnok tisztában van a 93/75/EKG irányelv szerinti, értesítésre vonatkozó előírással, és a veszélyes vagy szennyező árukat érintő esemény esetében a vészhelyzeti eljárásokra és elsősegélynyújtásra vonatkozó intézkedésekkel. A járműfedélzeteket szellőztető berendezéseket folyamatosan üzemeltetik, illetve nagyobb fokozaton járnak, valahányszor a járművek motorjai működnek. A parancsnoki hídon kijelző mutatja, hogy a járműfedélzet szellőztetése működik.

7. Teherszállító járművek rögzítése

A teherszállító járművek rögzítése – például csoportos vagy egyedi kikötések – módjának vizsgálata. Kellő mennyiségű rögzítési pont áll-e rendelkezésre. A teherszállító járművek rögzítésére vonatkozó rendelkezések arra az esetre, ha az időjárás kedvezőtlenre fordul, vagy ez várható. Lehetőség szerint buszok és motorkerékpárok rögzítése. A hajó rendelkezik-e szállítmányrögzítési kézikönyvvel.

8. Járműfedélzetek

Vizsgálják, hogy a speciális rakományokat és ro-ro raktereket őrzik-e, vagy kamerafigyelő rendszerrel figyelemmel kísérik-e, így észlelhető a járművek elmozdulása rossz időjárás esetén, vagy illetéktelen személyek raktérben tartozó-dása. A tűzbiztos ajtókat és bejáratokat zárva tartják-e, és helyezték-e el jelzéseket az utasok távoltartására a járműfedélzettől, amíg a hajó a tengeren van.

9. Víz záró ajtók zárása

Vizsgálják, hogy a hajó üzemeltetési utasításaiban megállapított, a térfelosztási vízzáró ajtókra vonatkozó előírásokat betartják-e, végrehajtják-e az előírt gyakorlatokat. A vízzáró ajtók parancsnoki hídi ellenőrző rendszerét lehetőség szerint „helyben” ellenőrzik. Az ajtókat zárva tartják-e korlátozott látási viszonyok és veszélyt jelentő feltételek között. A személyzetet kellőképpen kioktatták-e az ajtók helyes kezelésére, és tisztában vannak-e a helytelen használat veszélyeivel.

10. Tűzoltóórjázat

Meg kell győződni arról, hogy hatékony tűzoltó-órszolgálatot tartanak fenn, és a tűz keletkezése idejében megállapítható-e. Ennek ki kell terjednie a speciális besorolású helyiségekre, ahol nincs felszerelve rögzített tűzjelző és riasztóberendezés, úgy, hogy e helyiségeket az órjázat a 8. pontban leírtak szerint rendszeresen ellenőrzi.

11. Kommunikáció vészhelyzet esetén

A személyzeti jegyzékkel összhangban a személyzet megfelelő létszámban áll-e rendelkezésre vészhelyzet esetén az utasok segítségére, és a személyzet e tagjai könnyen azonosíthatók-e és képesek-e kommunikálni az utasokkal vészhelyzet esetén, figyelembe véve a következő tényezők megfelelő kombinációját:

- a) az adott útvonalon szállított utasok többségének nemzetisége szerinti nyelv vagy nyelvek;
- b) annak valószínűsége, hogy az elemi angol szókinccs használatának képessége alapvető utasítások esetén kommunikációs lehetőséget teremt a segítségre szoruló utassal, függetlenül attól, hogy az utas és a hajószemélyzet tagja beszél-e közös nyelvet;
- c) annak lehetősége, hogy vészhelyzetben, amikor szóbeli kommunikációra nincs lehetőség, valamely más módon kommunikáljanak (pl. szemléltetéssel, kézjelekkel, vagy annak a helynek a megmutatásával, ahol az utasítások fellelhetők, továbbá a gyülekezőhelyek, az életmentő eszközök vagy a menekülési útvonalak megmutatásával);
- d) az utasok anyanyelvükön vagy anyanyelveiken történő tájékoztatásának szintje a biztonsági utasításokról;
- e) azok a nyelvek, amelyeken vészhelyzet vagy gyakorlat esetén a mentésre vonatkozóan bejelentéseket lehet tenni az utasok tájékoztatására, illetve az utasokat segítő hajószemélyzet tagjainak támogatására.

12. *A munkavégzés közös nyelve a személyzet tagjai között*

Annak vizsgálata, hogy megállapították-e egy munkanyelvet annak érdekében, hogy a személyzet hatékonyan tudjon fellépni biztonsági kérdésekben, továbbá annak vizsgálata, hogy a munkavégzés adott nyelvét bejegyezték-e a hajónaplóba.

13. *Biztonsági felszerelések*

Annak vizsgálata, hogy karbantartják-e az életmentő és tűzoltó berendezéseket, beleértve a tűzbiztos ajtókat és a strukturális tűzvédelem más, könnyen ellenőrizhető elemeit. A tűzvédelmi tervek állandóan ki vannak függesztve, vagy ezzel egyenértékű információkat tartalmazó kézikönyvekről gondoskodnak-e a hajó tisztjeinek tájékoztatása céljára. Megfelelő-e az életmentő mellények elhelyezése, és könnyen beazonosítható-e a gyermekek számára készült életmentő mellények helye. A járművek rakományai nem akadályozzák-e a járműfedélzeten található tűzjelző berendezések, vészjelzők, a viharszelepek vezérlésének stb. működését.

14. *Navigációs és rádióberendezések*

Annak vizsgálata, hogy a navigációs és rádió-hírközlési berendezések, beleértve a vészhelyzeti helyzetjelző rádióbójákat (EPIRB), működőképese-e.

15. *Helyettesítő vészvilágítás*

Annak vizsgálata, hogy helyettesítő vészvilágítás – ha az az előírások szerint szükséges – fel van-e szerelve, és vezetnek-e feljegyzést a hiányosságokról.

16. *Menekülési útvonalak*

Annak vizsgálata, hogy a menekülési útvonalak az érvényes előírások szerint jelezve vannak-e, és megvilágításuk biztosítva van-e mind a fő-, mind a vészáramforrásokból. Milyen intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a járművek a menekülési útvonalakat ne zárják el, ha a menekülési útvonalak keresztülhaladnak a járműfedélzeteken, vagy érintik azokat. Szabadon hagyták-e a vészkijáratokat, főként a vámmentes boltok vészkijáratát, amelyet a tapasztalatok alapján gyakran zsúfolnak tele áruval.

17. *Üzemi kézikönyv*

Annak vizsgálata, hogy az üzemi kézikönyv példányait átadták-e a parancsnoknak és minden rangidős tisztnek, és további példányok hozzáférhetőek-e a személyzet minden tagja számára. Készültek-e ellenőrzési listák a tengeri útra való felkészüléshez és egyéb műveletekhez.

18. *Géptér tisztasága*

Annak vizsgálata, hogy a gépteret a karbantartási eljárásokkal összhangban tisztán tartják-e.

19. *Hulladék eltávolítása*

Annak vizsgálata, hogy a hulladék kezelésére és eltávolítására hozott rendelkezések kielégítőek-e.

20. *Terv szerinti karbantartás*

Minden vállalkozásnak rendelkeznie kell a tervszerű karbantartási rendszerre vonatkozó előírásokkal, amelyek kiterjednek minden biztonságilag fontos területre, beleértve az orr- és tatrészi kapukat és oldalsó nyílászárókat, az ezekre vonatkozó zárási előírásokat, továbbá a géptér karbantartását és a biztonsági felszereléseket. Minden terület vonatkozásában rendelkezésre kell állnia egy, a rendszeres vizsgálatra vonatkozó tervnek a biztonság lehető legmagasabb szintjének biztosítása érdekében. Eljárásokat kell megállapítani a hibák feljegyzésére, és annak igazolására, hogy azokat szabályszerűen kijavították azért, hogy ezáltal a parancsnoknak és a parton a vállalkozás vezetésében kijelölt

személynek tudomása legyen a hibákról, és meghatározott időn belül értesüljön arról, hogy azokat mikor hozták helyre. A belső és külső orrkapu zárására vonatkozó időszakos ellenőrzések rendelkezéseinek ki kell terjedniük a jelzőműszerekre, megfigyelőberendezésekre, és minden fedélzeti vízfolyó nyílásra az orr-rakodónyílás és a belső kapu közötti térben, továbbá különösképpen a zárómechanizmusokra és az azokhoz kapcsolódó hidraulikus rendszerekre.

21. Utazás

Az utazás során meg kell vizsgálni, hogy az utasok létszáma nem haladja-e meg a maximális utaslétszámot, beleértve az ülőhelyek hozzáférhetőségét, és a közlekedési útvonalak, a lépcsők és vészkijáratok csomagok és ülőhelyet nem találó utasok általi elzárását. Ellenőrizni kell azt is, hogy a járműfedélzetet elhagyják-e az utasok, mielőtt a hajó útnak indul, s nem mehetnek vissza közvetlenül a kikötést megelőző időpontig.

V. MELLÉKLET

A KÉPESÍTETT ELLENŐRÖK KÉPESÍTÉSÉNEK ÉS FÜGGETLENSÉGÉNEK KRITÉRIUMAI

a 2. cikk r) pontja értelmében

1. A képesített ellenőrök számára a tagállam illetékes hatóság engedélyezi a 6. cikkben említett egyedi szemlék elvégzését.
2. A következők közül a képesített ellenőr: vagy
 - legalább egy évig állt szolgálatban valamely tagállam illetékes hatóságánál mint a lobogó szerinti állam vizsgálatokat végző és bizonyítványokat kiállító ellenőre, összhangban az 1974. évi SOLAS-egyezménnyel,
 - és rendelkezik:
 - a) parancsnoki képesítési bizonyítvánnyal, amely lehetővé teszi egy 1 600 BRT vagy annál nagyobb hajó parancsnokságának betöltését (lásd az STCW II/2 szabályát); vagy
 - b) gépzem-vezetői képesítési bizonyítvánnyal, amely lehetővé teszi a feladat betöltését egy olyan hajón, amelynek főgép-teljesítménye legalább 3 000 kW (lásd az STCW III/2 szabályát); vagy
 - c) egy tagállamban hajótervezőként, gépészmérnökként vagy a tengeri hajózás terén mérnökként vizsgát tett, s ilyen területen legalább öt éves munkatapasztalatot szerzett;
 - az a) és b) pont szerinti képesített ellenőr legalább öt éves tengeri szolgálattal rendelkezik fedélzeti vagy géptiszi minőségben,vagy:
 - rendelkezik valamely tagállamban az adott szakterületen megszerzett felsőfokú oklevéllel vagy azzal egyenértékű képzéssel, és
 - valamely tagállamban hajóbiztonsági ellenőröket képző iskolában képzésben vett részt, és
 - legalább két évig állt szolgálatban valamely tagállam illetékes hatóságánál mint a lobogó szerinti állam vizsgálatokat végző és bizonyítványokat kiállító ellenőre, összhangban az 1974. évi SOLAS-egyezménnyel.
3. A képesített ellenőröknek mind szóban, mind írásban tudniuk kell kommunikálni a tengerészekkel a tengeren leggyakrabban beszélt nyelven.
4. A képesített ellenőrök megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az 1974. évi SOLAS-egyezmény rendelkezéseiről és az ezen irányelvben leírt vonatkozó eljárásokról.
5. Az egyedi szemléket végző képesített ellenőröknek nem lehet kereskedelmi érdekeltségük sem az érintett vállalkozásban, sem az érintett fogadó államba vagy államból menetrendszerű szolgáltatást üzemeltető más vállalkozásokban, sem az ellenőrzött ro-ro komphajókban vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművekben, továbbá a képesített ellenőr nem állhat alkalmazásban, és nem vállalhat megbízást olyan nem kormányzati szervezetnél, amely törvény által előírt vagy osztályozási vizsgálatokat végez, illetve bizonyítványokat ad ki ro-ro komphajókra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.
6. A fenti kritériumoknak meg nem felelő ellenőrök akkor is elismerhetők, ha a 95/21/EK irányelv elfogadásának időpontjában az illetékes hatóság őket törvény által előírt vizsgálatok elvégzésére vagy a kikötő szerinti állam hatósága általi ellenőrzések elvégzésére alkalmazta.