

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2017/2110 IRÁNYELVE

(2017. november 15.)

a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a 2009/16/EK irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A ro-ro személyhajókkal és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel nyújtott menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszerére vonatkozó uniós jog 1999-re nyúlik vissza. A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽³⁾ bevezetett, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzések rendszerének végrehajtása terén elért eredmények, valamint a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések tárgyában 1982. január 26-án Párizsban aláírt Párizsi Memorandum alkalmazásából nyert tapasztalatok figyelembevétele érdekében e jogot naprakésszé kell tenni.
- (2) A célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében végzett célravezetőségi vizsgálat rámutatott arra, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret egységes biztonsági szintet eredményezett a személyhajók tekintetében az Unióban. A vizsgálat azt is kimutatta, hogy mivel az utasok biztonságára vonatkozó uniós jog különféle igények és helyzetek figyelembevételével oly módon alakult ki, hogy az átfedéseket és párhuzamosságokat eredményezett, amelyeket egyszerűsíteni és egyszerűsíteni kell egyrészt a hajótulajdonosok adminisztratív terheinek csökkentése, másrészt a tagállamok tengerészeti hatóságaitól megkövetelt erőfeszítések racionalizálása érdekében.
- (3) Ahol erre lehetőség van, a legtöbb tagállam jelenleg is ötvözi a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző ro-ro személyhajók biztonságos üzemeltetésére irányuló kötelező szemléket más típusú szemlékkel és ellenőrzésekkel, nevezetesen a lobogó szerinti állam által végzett szemlékkel és a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekkel. Az ellenőrzésre fordított erőfeszítés további csökkentése, valamint a hajók vagy vízi járművek kereskedelmi hasznosíthatósági időtartamának maximalizálása érdekében ezért – a magas szintű biztonsági követelmények változatlan fenntartása mellett – azokat a hajókat, amelyek esetében kikötő szerinti állam általi ellenőrzést kell végezni, a 2009/16/EK irányelv hatálya alá kell sorolni. Ezen irányelv hatályát azokra a ro-ro személyhajókkal és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel nyújtott menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokra kell korlátozni, amelyek egy adott tagállamon belüli kikötők között, vagy egy tagállami kikötő és egy harmadik országban található kikötő között üzemelnek, amennyiben a hajó lobogója megegyezik a szóban forgó tagállaméval. A valamely tagállam és egy harmadik ország között ro-ro személyhajókkal és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel nyújtott menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző hajók esetében a 2009/16/EK irányelvet kell alkalmazni, amennyiben a hajó lobogója nem azonos a szóban forgó tagállam lobogójával.
- (4) A „fogadó állam” fogalmát az 1999/35/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ vezette be annak érdekében, hogy a 2004. évi uniós bővítést megelőzően elősegítse a harmadik országokkal való együttműködést. Ez a fogalom ma már nem releváns, ezért el kell hagyni.

⁽¹⁾ HL C 34., 2017.2.2., 176. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2017. október 4-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2017. október 23-i határozata.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

⁽⁴⁾ A Tanács 1999/35/EK irányelve (1999. április 29.) a menetrend szerinti közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről (HL L 138., 1999.6.1., 1. o.).

- (5) Az 1999/35/EK irányelv úgy rendelkezett, hogy a fogadó államok minden 12 hónapos időszakban elvégeznek egy egyedi szemlélet és egy menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás során tartott szemlélet. Jóllehet e követelménynek a célja annak biztosítása volt, hogy a két említett ellenőrzés elvégzése között elég idő teljen el, a REFIT keretében végzett célravezetőségi vizsgálat azt mutatta, hogy ez nem minden esetben van így. Az ellenőrzések rendszerének egyértelműsítése, valamint a magas biztonsági szintet nyújtó, de a személyszállítási szolgáltatások közös igényeit figyelembe vevő, harmonizált ellenőrzési keret biztosítása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy a két éves ellenőrzést rendszeres időközönként, körülbelül hat havonta kell végrehajtani. Ezeknek az egymást követő ellenőrzéseknek legalább négy és legfeljebb nyolc hónapos időközönként kell megtörténniük, amennyiben a hajó üzemben van.
- (6) Az 1999/35/EK irányelv „szemléket”, nem „ellenőrzéseket” említ. A „szemle” szó a nemzetközi egyezményekben használatos a lobogó szerinti államok azon kötelezettségére, hogy ellenőrizzék a hajók nemzetközi normáknak való megfelelését, és adott esetben bizonyítványokat állítsanak ki vagy újítsanak meg. A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek különleges ellenőrzési rendszere azonban nem tekinthető szemlének, a kapcsolódó ellenőrzési formanyomtatványok pedig nem tengerállósági bizonyítványok és nem is tekinthetők annak. Ezért az 1999/35/EK irányelv jelenlegi rendelkezései szerinti egyedi szemlékre történő hivatkozáskor a „szemle” szót fel kell váltani az „ellenőrzés” szóval.
- (7) Tekintettel sajátos kockázati profiljukra, a ro-ro személyhajókat és a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket rendszeres ellenőrzésnek kell alávetni és azt prioritásként kell kezelni. A 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek minden ellenőrzését bele kell számítani az egyes tagállamok által végzett éves ellenőrzések teljes számába.
- (8) A hajók elindulásának tilalmához vezető ellenőrzések költségeit az érintett társaságnak kell megfizetnie.
- (9) A nemzetközi fejlemények és a megszerzett tapasztalatok figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően szükség esetén jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy nemzetközi jogi eszközök módosítása ezen irányelv tekintetében ne legyen alkalmazandó, valamint a technikai követelmények aktualizálása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁽¹⁾ meghatározott elvekkel összhangban kerüljön sor. Különösen fontos, hogy a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács minden dokumentumot a tagállami szakértőkkel egy időben megkapjon, és szakértőik számára szisztematikusan lehetőséget kell biztosítani a részvételre a Bizottság szakértői csoportjainak azon ülésein, amelyeken előkészítik a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat.
- (10) A ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre irányuló ellenőrzések tartalma és gyakorisága fenntartásának biztosítása érdekében a 2009/16/EK irányelvet módosítani kell. A kikötő szerinti állam általi ellenőrzés alá vonandó, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ellenőrzésére és vizsgálatára vonatkozó egyedi rendelkezéseket ezért a 2009/16/EK irányelvbe kell belefoglalni.
- (11) Amikor az ellenőrzésre a 2009/16/EK irányelv értelmében kerül sor, minden lehetséges erőfeszítést meg kell tenni a hajó indokolatlan visszatartásának vagy késleltetésének megelőzésére.
- (12) Fontos figyelembe venni a személyzet fedélzeti munka- és életkörülményeit, valamint tagjainak képzését és szakképesítését, mivel az egészségügyi, biztonsági és szociális szempontok szorosan összefonódnak egymással.
- (13) Tekintettel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség általi látogatások teljes ellenőrzési ciklusára, a Bizottságnak legkésőbb ezen irányelv átültetésére nyitva álló határidőtől számított hét éven belül értékelnie kell ezen irányelv végrehajtását, és arról jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal az említett értékeléshez szükséges valamennyi információ összegyűjtése érdekében.
- (14) Annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne nehezedjen aránytalan adminisztratív teher, egy de minimis szabály keretében az ilyen tagállamok számára lehetővé kell tenni az ezen irányelv rendelkezéseitől való eltérést, ami azt jelenti, hogy ezen tagállamok számára – mindaddig, amíg megfelelnek bizonyos kritériumoknak – nem kötelező az irányelv átültetése.
- (15) mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a ro-ro személyhajókkal és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel nyújtott menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások biztonságos üzemeltetésének garantálását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani a tengeri személyszállítás belső piaci dimenziójára és az ilyen

⁽¹⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

hajók és vízi járművek uniós és nemzetközi szintű üzemelésének határokon átnyúló jellegére tekintettel, az Unió szintjén azonban egy egységes biztonsági szint megállapításával és a verseny torzulásának megakadályozásával a célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

- (16) A jogi egyértelműség és a következetesség növelése érdekében, valamint tekintettel az érintett módosítások számára, az 1999/35/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni, és a 2009/16/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Hatály

(1) Ezen irányelv azokra a ro-ro személyhajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre alkalmazandó, amelyek:

- a) egy tagállami kikötő és egy harmadik ország kikötője között nyújtanak menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást, amennyiben a hajó lobogója megegyezik a szóban forgó tagállammal; vagy
- b) olyan tengerszakaszokon nyújtanak menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatást, amelyeken a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 4. cikke értelmében engedélyezett az A. osztályba sorolt hajók közlekedése.

(2) Ez az irányelv nem alkalmazandó a 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.

(3) A tagállamok ezt az irányelvet azon ro-ro személyhajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre is alkalmazhatják, amelyek az (1) bekezdés b) pontjában említettől eltérő tengerszakaszokon nyújtanak menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatásokat.

(4) Azok a tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és igazolni tudják, hogy a folyami kikötőikbe a megelőző hároméves időszak során évente befutott összes hajó kevesebb mint 5 %-a olyan személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű, amely ezen irányelv hatálya alá tartozik, eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, a második albekezdésben foglalt kötelezettség kivételével.

Azok a tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, 2019. december 21-ig értesítik a Bizottságot az első albekezdésben említett hároméves időszak során a kikötőikbe összesen befutott hajók számáról, valamint a ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek számáról, majd ezt követően évente tájékoztatják a Bizottságot az ezen adatokban később bekövetkező változásokról.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „ro-ro személyhajó”: közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít.
2. „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű”: a SOLAS-74 X. fejezetének 1. szabályában meghatározott olyan jármű, amely tizenkettőnél több utast szállít.
3. „SOLAS 74”: az életbiztonság a tengeren tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény, beleértve annak jegyzőkönyveit és módosításait a mindenkor hatályos változatban.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

4. „gyorsjáratú vízi járművekre vonatkozó szabályzat”: az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által 1994. május 20-án elfogadott, MSC.36(63) határozatban található, „a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat”, illetve az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által 2000 decemberében elfogadott MSC.97(73) határozatban található, a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat, mindenkor hatályos változatukban.
5. „HSSC”: a harmonizált szemlézési és tanúsítási rendszerben a szemlékre vonatkozó IMO-iránymutatások a mindenkor hatályos változatban.
6. „menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás”: a ro-ro személyhajók vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkeléseinek sorozata, vagy egy kikötőből induló és köztes kikötések nélkül ugyanoda visszatérő útjainak sorozata:
 - a) közzétett menetrend szerint; vagy
 - b) olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhető rendszerszerű sorozatot alkotnak.
7. „tengerszakasz”: a 2009/45/EK irányelv 4. cikke szerint megállapított tengerszakasz vagy tengeri útvonal.
8. „bizonyítványok”:
 - a) nemzetközi utakat bonyolító ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a SOLAS 74, illetve a gyorsjáratú vízi járművekre vonatkozó szabályzat alapján kibocsátott biztonsági bizonyítványok a hajófelszerelésre vonatkozó megfelelő dokumentumokkal együtt;
 - b) belföldi utakat bonyolító ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek esetében a 2009/45/EK irányelv alapján kibocsátott biztonsági bizonyítványok a hajófelszerelésre vonatkozó megfelelő dokumentumokkal együtt.
9. „a lobogó szerinti állam hatósága”: annak az államnak az illetékes hatóságai, amelynek lobogója alatt a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű hajózni jogosult.
10. „belföldi út”: olyan tengerszakaszon folytatott út, amely egy tagállam kikötőjéből ugyanabba a kikötőbe, vagy a tagállam területén lévő másik kikötőbe vezet.
11. „társaság”: az a szervezet, illetve személy, aki vagy amely vállalta a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezet-szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat (az ISM-szabályzat) naprakész változata által megállapított valamennyi kötelezettséget és felelősséget, illetve azokban az esetekben, amikor a SOLAS 74IX. fejezete nem alkalmazandó, a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű tulajdonosa, vagy olyan egyéb szervezet vagy személy – így például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő szervezet vagy személy –, amely vagy aki a tulajdonostól átvállalta a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű üzemeltetésének felelősségét.
12. „ellenőr”: olyan közalkalmazott vagy más személy, akit az érintett tagállam illetékes hatósága megfelelően felhatalmazott az ezen irányelvben meghatározott ellenőrzések elvégzésére, aki a szóban forgó illetékes hatóságnak felel, továbbá teljesíti a 2009/16/EK irányelv XI. mellékletében meghatározott minimumkövetelményeket.
13. „az érintett tagállam illetékes hatósága”: a tagállam által ezen irányelv értelmében kijelölt, és az ezen irányelv által rábízott feladatok elvégzéséért felelős hatóság.

3. cikk

Előzetes ellenőrzések

- (1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek üzemeltetésének megkezdése előtt az érintett tagállamok illetékes hatóságainak előzetes ellenőrzést kell végezniük, amely a következőkből áll:
 - a) az I. mellékletben megállapított követelményeknek való megfelelés ellenőrzése; és
 - b) a II. mellékletnek megfelelő ellenőrzés, amelynek során meggyőződnek arról, hogy a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű teljesíti a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás biztonságos üzemeltetéséhez szükséges követelményeket.
- (2) Az előzetes ellenőrzést ellenőrnek kell végeznie.
- (3) A tagállamok kérésére a társaságoknak előzetesen, de legfeljebb egy hónappal az előzetes ellenőrzés előtt igazolniuk kell, hogy megfelelnek az I. mellékletben foglalt követelményeknek.

4. cikk

Az előzetes ellenőrzés kötelezettsége alóli kivételek

(1) Előzetes ellenőrzés esetében a tagállamok eltekinthetnek az I. és a II. mellékletben szereplő egyes olyan követelmények alkalmazásától, illetve eljárásoktól, amelyek az elmúlt hat hónap során a hajón a lobogó szerinti állam által végrehajtott éves szemle vagy ellenőrzés tekintetében relevánsak, ha annak során betartották a HSSC-ben a szemlékre vonatkozóan meghatározott eljárásokat és iránymutatásokat, vagy más, ugyanezen célt szolgáló eljárásokat. A tagállamok a 10. cikknek megfelelően továbbítják a releváns információkat az ellenőrzési adatbázisba.

(2) Amikor egy ro-ro személyhajó vagy egy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást készül megkezdeni, a tagállam figyelembe veheti az ezen irányelv hatálya alá tartozó újabb menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás lebonyolítása kapcsán az adott ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű vonatkozásában korábban elvégzett ellenőrzéseket és szemléket. Amennyiben a tagállam az említett korábbi ellenőrzések és szemlék eredményét kielégítőnek tartja, és amennyiben azok az új üzemeltetési feltételek szempontjából relevánsak, nincs szükség a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott ellenőrzések és szemlék elvégzésére azelőtt, hogy a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű megkezdén az új menetrend szerinti működését.

(3) Valamely társaság kérelmére a tagállamok előzetesen megerősíthetik, hogy az új üzemeltetési feltételekre vonatkozóan a korábban elvégzett ellenőrzések és szemlék relevánsak.

(4) Abban az esetben, ha előre nem látható körülmények miatt a szolgáltatás folytonosságának biztosítása érdekében helyettesítő ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet kell gyorsan üzembe helyezni, és a (2) bekezdés nem alkalmazható, a tagállam engedélyezheti a ro-ro személyhajónak vagy vízi járműnek az üzemeltetés megkezdését, feltéve, hogy a következő feltételek teljesülnek:

- a) a szemrevételezés és az okiratok ellenőrzése nem veti fel az aggályát annak, hogy a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű nem felel meg a biztonságos üzemeltetés szükséges követelményeinek; és
- b) a tagállam egy hónapon belül elvégzi a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott előzetes ellenőrzést.

5. cikk

Rendszeres ellenőrzések

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

- a) a II. melléklet szerinti ellenőrzés; és
- b) az a) pontban említett ellenőrzést követően legalább négy, de legfeljebb nyolc hónappal egy menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közbeni ellenőrzés, amely kiterjed a III. mellékletben felsorolt elemekre, valamint az I. és a II. mellékletben felsoroltak közül az ellenőr szakmai megítélése szerint elegendő számú elemre, annak biztosítása érdekében hogy a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű továbbra is megfeleljen a biztonságos üzemeltetés valamennyi szükséges követelményének.

A 3. cikk szerinti előzetes ellenőrzést az a) pontnak megfelelő ellenőrzésnek kell tekinteni.

(2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett ellenőrzés a tagállam belátása szerint a lobogó szerinti állam által végzett éves szemlével egyidejűleg vagy azzal együttesen is elvégezhető, amennyiben mindez a HSSC-ben meghatározott, a szemlékre vonatkozó eljárásokkal és iránymutatásokkal, vagy más, ugyanezt a célt szolgáló eljárásokkal összhangban történik.

(3) A tagállamok a II. mellékletnek megfelelő ellenőrzést végeznek, valahányszor az adott ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű jelentős javításon, átépítésen vagy átalakításon megy keresztül, ha változik a társaság vezetése, illetve más osztályba sorolás esetén. A társaság vezetésének megváltozása vagy más osztályba sorolás esetén azonban a tagállam mentesítheti a ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet az e bekezdés első mondatában előírt ellenőrzés alól a ro-ro személyhajóra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműre vonatkozóan korábban elvégzett ellenőrzések figyelembevételével, és amennyiben a változás vagy átsorolás a ro-ro személyhajó vagy vízi jármű biztonságos üzemeltetését nem érinti.

6. cikk

Az ellenőrzésről szóló jelentés

(1) Az ezen irányelvnek megfelelően elvégzett valamennyi ellenőrzés végeztével az ellenőr köteles jelentést készíteni a 2009/16/EK irányelv IX. mellékletének megfelelően.

(2) A jelentésben szereplő információkat rögzíteni kell a 10. cikkben meghatározott ellenőrzési adatbázisban. Az ellenőrzésről szóló jelentés egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére kell bocsátani.

7. cikk

A hiányosságok megszüntetése, az indulási tilalom és az ellenőrzések felfüggesztése

(1) A tagállamok biztosítják, hogy sor kerüljön minden olyan hiányosság megszüntetésére, amelynek fennállása az ezen irányelvnek megfelelően elvégzett ellenőrzések során nyert megállapítást vagy megerősítést.

(2) Ha a hiányosságok egyértelműen veszélyt jelentenek az egészségre vagy a biztonságra, illetve közvetlen egészségügyi vagy életveszélyt jelentenek, vagy közvetlen veszélyt jelentenek a ro-ro személyhajóra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműre, annak személyzetére és utasaira nézve, a tagállam illetékes hatósága biztosítja, hogy a ro-ro személyhajóra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműre indulási tilalmat rendeljenek el (indulási tilalom). Az indulási tilalmat elrendelő okmány egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére kell bocsátani.

(3) Az indulási tilalom mindaddig nem oldható fel, amíg a hiányosságot meg nem szüntetik és a veszélyt az érintett tagállam illetékes hatósága számára elfogadható módon meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett tagállam illetékes hatósága meg nem állapítja, hogy a hajó vagy vízi jármű – a szükséges feltételek teljesülése esetén – kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható anélkül, hogy az kockázatot jelentene az utasok vagy a személyzet biztonságára és egészségére, illetve a ro-ro személyhajóra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműre vagy más hajókra nézve.

(4) Amennyiben a (2) bekezdésben említett hiányosság azonnali megszüntetésére nincs lehetőség abban a kikötőben, ahol a hiányosság fennállását megállapították vagy megerősítették, a tagállam illetékes hatósága engedélyezheti, hogy a hajó vagy vízi jármű egy megfelelő hajójavító üzembe folytassa az útját, ahol a hiányosság azonnal megszüntethető.

(5) Rendkívüli körülmények fennállása esetén, amikor egy ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű általános állapota nyilvánvalóan nem felel meg az előírásoknak, a tagállam illetékes hatósága felfüggesztheti az adott hajó vagy jármű ellenőrzését mindaddig, amíg a társaság meg nem teszi a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű ne jelentsen veszélyt a biztonságra vagy az egészségre, ne jelentsen közvetlen veszélyt a személyzet és az utasok életére nézve, illetve megfeleljen az alkalmazandó nemzetközi egyezmények vonatkozó követelményeinek.

(6) Amennyiben a tagállam illetékes hatósága az (5) bekezdésnek megfelelően felfüggeszti az ellenőrzést, a ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet automatikusan indulási tilalom hatálya alá kell helyezni. Az indulási tilalmat akkor kell feloldani, amikor az újrakezdett ellenőrzést sikeresen elvégezték, és amennyiben teljesülnek az e cikk (3) bekezdésében és a 9. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek.

(7) A kikötők zsúfoltságának enyhítése érdekében az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyt adhat arra, hogy egy indulási tilalom hatálya alá tartozó ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet a kikötő másik részébe kormányozzanak, ha ez biztonságosan végrehajtható. A kikötők zsúfoltságának kockázata azonban nem lehet szempont az indulási tilalomról elrendeléséről vagy az indulási tilalom feloldásáról szóló döntés meghozatalakor. A kikötői hatóságoknak vagy kikötői szervezeteknek elő kell segíteniük a szóban forgó hajók elhelyezését.

8. cikk

Fellebbezési jog

(1) A társaságok részére fellebbezési jogot kell biztosítani a tagállam illetékes hatósága által elrendelt indulási tilalommal szemben. A fellebbezés nem függesztheti fel az indulási tilalmat, kivéve, ha a nemzeti jognak megfelelően ideiglenes intézkedések meghozatalára kerül sor. A tagállamok e célra nemzeti jogszabályaikkal összhangban megfelelő eljárásokat dolgoznak ki és tartanak fenn.

(2) A tagállam illetékes hatóságának tájékoztatnia kell az indulási tilalom hatálya alá tartozó ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű parancsnokát a fellebbezési jogról és az alkalmazandó eljárásokról. Ha az indulási tilalmat fellebbezés következtében visszavonják vagy módosítják, a tagállamok biztosítják, hogy haladéktalanul sor kerüljön a 10. cikkben meghatározott ellenőrzési adatbázis ennek megfelelő naprakészé tételére.

*9. cikk***Költségek**

- (1) Amennyiben a 3. és az 5. cikkben említett ellenőrzések olyan hiányosságokat tárnak fel vagy olyan hiányosságok meglétét erősítik meg, amelyek indulási tilalom elrendelését indokolják, az ellenőrzésekkel kapcsolatos minden költséget a társaságnak kell viselnie.
- (2) Az indulási tilalom mindaddig nem oldható fel, amíg sor nem kerül a teljes összeg megfizetésére, vagy amíg a társaság nem nyújt megfelelő garanciát a költségek megtérítésére.

*10. cikk***Ellenőrzési adatbázis**

- (1) A Bizottság olyan ellenőrzési adatbázist fejleszt ki, tart fenn és tart naprakészen, amelyhez minden tagállam kapcsolódik és amely tartalmazza az ezen irányelvben meghatározott ellenőrzési rendszer megvalósításához szükséges valamennyi információt. Ez az adatbázis a 2009/16/EK irányelv 24. cikkében említett ellenőrzési adatbázison fog alapulni és ahhoz hasonló funkciókkal fog rendelkezni.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ezen irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk – ideértve a hiányosságokkal és az elrendelt indulási tilalmakkal kapcsolatos információkat is – késedelem nélkül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint a vizsgálati jelentés elkészül, vagy amint az indulási tilalmat feloldják. Az információk részletei tekintetében a 2009/16/EK irányelv XIII. mellékletének rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk közzétételi célokra való hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön.
- (4) A Bizottság biztosítja, hogy az ellenőrzési adatbázis lehetővé tegye az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos adatok lehívását a tagállamok által szolgáltatott ellenőrzési adatok alapján.
- (5) A tagállamok hozzáférést kapnak az ellenőrzési adatbázisban rögzített valamennyi olyan adathoz, amely az ezen irányelv, valamint a 2009/16/EK irányelv szerinti ellenőrzési rendszer végrehajtásához kapcsolódik.

*11. cikk***Szankciók**

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezései alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

*12. cikk***Módosítási eljárás**

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 13. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv mellékleteinek módosításáról a nemzetközi – különösen az IMO-n belüli – fejlemények figyelembevétele, valamint a mellékletekben található műszaki előírásoknak a megszerzett tapasztalatok alapján történő javítása érdekében.
- (2) Rendkívüli körülmények fennállása esetén – amennyiben a Bizottság által végzett megfelelő elemzés ezt kellően indokolja és amennyiben ez a tengerészeti biztonságot, az egészséget, a fedélzeti élet- és munkakörülményeket vagy a tengeri környezetet fenyegető súlyos és elfogadhatatlan mértékű veszély, illetve az uniós tengerészeti jogszabályoknak való meg nem felelés elkerülése érdekében szükséges – a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 13. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy a 2. cikkben említett nemzetközi jogi eszközök módosítása ezen irányelv alkalmazásában ne legyen alkalmazandó.

E felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat legalább három hónappal az érintett módosítás hallgatóságos elfogadására vonatkozó, nemzetközileg megállapított határidő lejártá, illetve az említett módosítás előirányzott hatálybalépésének időpontja előtt kell elfogadni. Az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezik a módosításnak a nemzeti jogszabályokba való beillesztését, illetve a módosításnak a szóban forgó nemzetközi jogi eszközre történő alkalmazását.

13. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A 12. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 12. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása hétéves időtartamra szól 2017. december 20-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hétéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel kifogást a meghosszabbítással szemben legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 12. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 12. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

14. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosításai

A 2009/16/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő pontokkal egészül ki:

- „25. „ro-ro személyhajó”: közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít;
26. „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű”: a SOLAS 74X. fejezetének 1. szabályában meghatározott olyan jármű, amely tizenkettőnél több utast szállít;
27. „menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás”: a ro-ro személyhajók vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkelésének sorozata, vagy egy kikötőből induló és köztes kikötések nélkül ugyanoda visszatérő útjainak sorozata:
- i. közzétett menetrend szerint; vagy
 - ii. olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhető rendszerszerű sorozatot alkotnak;”

2. A 3. cikk (1) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Ez az irányelv a 14a. cikknek megfelelően a ro-ro személyhajókon és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveken azok menetrend szerinti közlekedése során, kikötőkön és réveken kívül végzett ellenőrzésekre is alkalmazandó.”;

3. A 13. cikk bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 12. vagy a 14a. cikknek megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókon kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést végezzenek, az alábbiak szerint:”;

4. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„14a. cikk

A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ellenőrzése

(1) A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket ellenőrzésnek kell alávetni a XVII. mellékletben meghatározott ütemezés és egyéb követelmények szerint.

(2) A ro-ro személyhajók vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ellenőrzéseinek tervezése során a tagállamok kellően figyelembe veszik az adott ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű üzemeltetési és karbantartási rendjét.

(3) Amikor egy ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet a XVII. melléklettel összhangban ellenőriztek, az ellenőrzés tényét rögzíteni kell az ellenőrzési adatbázisban, és azt figyelembe kell venni a 10., a 11. és a 12. cikk alkalmazásában, valamint annak kiszámítása során, hogy az egyes tagállamok teljesítették-e ellenőrzési kötelezettségüket, és az ellenőrzésnek a minden egyes tagállam által az 5. cikkben meghatározottaknak megfelelően elvégzendő összes éves ellenőrzés részét kell képeznie.

(4) A 9. cikk (1) bekezdése, a 11. cikk a) pontja és a 14. cikk nem alkalmazandó az e cikkel összhangban ellenőrzött, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.

(5) Az illetékes hatóságnak biztosítania kell, hogy a 11. cikk b) pontjának megfelelően kiegészítő ellenőrzésnek alávetett ro-ro személyhajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket az I. melléklet II. része 3A. pontjának c) alpontjával és 3B. pontjának c) alpontjával összhangban válasszák ki ellenőrzésre. Az e bekezdés alapján végzett ellenőrzések nem befolyásolhatják a XVII. melléklet 2. pontjában meghatározott ellenőrzési gyakoriságot.

(6) A kikötő szerinti állam illetékes hatóságának ellenőre hozzájárulhat, hogy valamely ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű ellenőrzése során megfigyelőként kísérelje őt egy másik tagállam kikötői állami ellenőre is. Ha a hajó valamely tagállam lobogója alatt közlekedik, akkor a kikötő szerinti állam kérésre felhívja a lobogó szerinti állam képviselőjét, hogy megfigyelőként vegyen részt az ellenőrzésen.”

5. A 15. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.

6. A 16. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok megtagadják a kikötőikbe és réveikbe való belépést azon hajók számára, amelyek:

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely a visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett feketelistára került, és amelyeket az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében, vagy
- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely a visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett szürke listára került, és amelyeket az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében.

Az első albekezdés nem alkalmazandó a 21. cikk (6) bekezdésében leírt helyzetekben.

A belépés megtagadása akkor válik alkalmazandóvá, amint a hajó elhagyja azt a kikötőt vagy révet, ahol harmadszor tartották vissza, és ahol a belépést megtagadó határozatot kiadták.”

7. A szöveg a következő melléklettel egészül ki:

„XVII. MELLÉKLET

A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ellenőrzése

1.1. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek üzemeltetésének megkezdése előtt a tagállamok az (EU) 2017/2110 irányelv (*) 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően ellenőrzést végeznek annak biztosítása érdekében, hogy a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű megfeleljen a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás biztonságos üzemeltetéséhez szükséges követelményeknek.

- 1.2. Amikor egy ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű esetében új menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás nyújtását tervezik, az érintett tagállam figyelembe veheti a megelőző nyolc hónap során az ezen irányelv hatálya alá tartozó másik menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás kapcsán az adott ro-ro személyhajón vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművön elvégzett ellenőrzéseket, amennyiben a tagállam minden esetben megállapította, hogy a korábbi ellenőrzések egyrészt relevánsak az új üzemeltetési feltételek szempontjából, másrészt azok során teljesültek a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás biztonságos üzemeltetéséhez szükséges követelmények. Nincs szükség az 1.1. pontban meghatározott ellenőrzések elvégzésére azt megelőzően, hogy a ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű megkezdené az új menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást.
- 1.3. Abban az esetben, ha előre nem látható körülmények miatt, a szolgáltatás folytonosságának fenntartása érdekében helyettesítő ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet kell gyorsan üzembe helyezni és az 1.2. pont nem alkalmazható, a tagállam engedélyezheti a személyhajónak vagy vízi járműnek az üzemelés megkezdését, feltéve, hogy a következő feltételek teljesülnek:
- a szemrevételezés és az okiratok ellenőrzése nem veti fel az aggályát annak, hogy a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű nem felel meg a biztonságos üzemeltetés szükséges követelményeinek; és
 - a tagállam egy hónapon belül elvégzi az (EU) 2017/2110 irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében meghatározott ellenőrzést.
2. A tagállamok évente egyszer, az előző ellenőrzéstől számítva legkorábban négy hónap, legkésőbb nyolc hónap múlva elvégezzék:
- egy ellenőrzést, többek között az (EU) 2017/2110 irányelv II. mellékletében, illetve adott esetben a 428/2010/EU bizottsági rendeletben (**) foglalt követelményekre vonatkozóan; és
 - egy menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közbeni ellenőrzést. Ennek az ellenőrzésnek ki kell terjednie az (EU) 2017/2110 irányelv III. mellékletében felsorolt elemekre, valamint az (EU) 2017/2110 irányelv I. és II. mellékletében felsoroltak közül az ellenőr szakmai megítélése szerint elegendő számú elemre, annak biztosítása érdekében, hogy a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű továbbra is megfeleljen a biztonságos üzemeltetés valamennyi szükséges követelményének.
- (3) Ha egy ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet még nem vetettek alá a 2. pont szerinti ellenőrzésnek, akkor azt a ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet I. prioritású hajónak kell tekinteni.
- (4) Az 1.1. pont szerinti ellenőrzést az e melléklet 2. pontja a) alpontja szerinti ellenőrzésnek kell tekinteni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2017.11.30., 61. o.).

(**) A Bizottság 428/2010/EU rendelete (2010. május 20.) a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 14. cikkének a hajók kiterjesztett ellenőrzése tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 125., 2010.5.21., 2. o.).

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1999/35/EK irányelv hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni és a IV. mellékletben szereplő megfelelési táblázatnak megfelelően kell értelmezni.

16. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményét 2026. december 21-ig benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

17. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb 2019. december 21-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Ezeket a rendelkezéseket 2019. december 21-től kezdődően kell alkalmazni.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

18. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

19. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2017. november 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

A. TAJANI

a Tanács részéről

az elnök

M. MAASIKAS

I. MELLÉKLET

**A MENETREND SZERINTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁST NYÚJTÓ HAJÓKRA VONATKOZÓ
KÜLÖNÖS KÖVETELMÉNYEK****(a 3. és az 5. cikkben említettek szerint)**

Meg kell bizonyosodni az alábbiakról:

1. a parancsnok a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű útnak indulása előtt megfelelő adatokkal rendelkezik a hajózást támogató parti telepítésű navigációs rendszerek és más olyan információs rendszerek rendelkezésre állásáról, amelyek segítik a hajóút biztonságos lebonyolítását, továbbá használja a tagállamok által létrehozott navigációs támogató és információs rendszereket;
2. érvényesülnek az utasok biztonságára vonatkozó előírásokról szóló átdolgozott iránymutatásokat tartalmazó, 1995. július 17-i 699. MSC/körlevél (2)–(6) bekezdésének rendelkezései;
3. a fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintés könnyen hozzáférhető helyen található, és az tartalmazza:
 - a) a tengeri és a kikötői szolgálat rendjét; és
 - b) az őrszolgálatot teljesítők esetében előírt maximális munkaóraszámot vagy minimális pihenési időt;
4. a parancsnokot semmi nem korlátozza olyan döntések meghozatalában, amelyek szakmai megítélése szerint szükségesek a biztonságos hajózás és üzemeltetés szempontjából, különösen kedvezőtlen időjárási és viharos tengeri körülmények között;
5. a parancsnok feljegyzést vezet a navigációs tevékenységekről és olyan eseményekről, amelyek fontosak a hajózás biztonsága szempontjából;
6. a hajótesten lévő kapuknak vagy az ezekhez kapcsolódó hajótestlemezeknek a ro-ro személyhajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű biztonságát veszélyeztető sérüléseit vagy maradandó deformálódását, illetve az ilyen kapuk biztonsági funkcióinak hibás működését haladéktalanul jelentik mind a lobogó szerinti állam, mind pedig a kikötő szerinti állam hatóságainak, és a hibákat haladéktalanul, a hatóságok megítélése szerint kielégítő módon kijavítják;
7. a ro-ro személyhajó, illetve a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű útjának megkezdése előtt rendelkezésre áll egy naprakész útterv, és az útterv elkészítésének során maradéktalanul figyelembe veszik az úttervek elkészítésére vonatkozó iránymutatásokról szóló, 1999. november 25-i A.893(21) IMO közgyűlési határozatban foglalt iránymutatásokat;
8. az utasokat általános tájékoztatásban részesítik az idős korúak és mozgáskorlátozottak számára a fedélzeten rendelkezésre álló szolgáltatásokról és segítségnyújtásról, és a tájékoztatás a gyengén látók számára is megfelelő formában hozzáférhető.

II. MELLÉKLET

ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

(a 3. és 5. cikkben említettek szerint)

1. Az ellenőrzések révén biztosítani kell, hogy a lobogó szerinti állam által vagy nevében előírt, különösen az építésre, a hajószerkezet felosztására és stabilitására, a gépekre és az elektromos berendezésekre, a rakományra és a stabilitásra, a tűzvédelemre, az utasok maximális létszámára, az életmentő felszerelésekre és a veszélyes áruk szállítására, valamint a rádiós távközlésre és a navigációra vonatkozó jogszabályi követelmények teljesüljenek. Az ellenőrzéseknek e célból ki kell terjedniük a következőkre:
 - a vészhelyzeti generátor indítása,
 - a vészvilágítás ellenőrzése,
 - a rádióberendezések vészhelyzeti áramforrásának ellenőrzése,
 - a hangosbeszélő-rendszer tesztelése,
 - a tűzoltógyakorlat, beleértve annak demonstrálását, hogy a személyzet képes használni a tűzoltó felszereléseket,
 - a vészhelyzeti tűzoltó szivattyú működése az üzemelő tűzoltó fővezetékre csatlakoztatott két tűzoltó tömlővel,
 - a kazánok, a fő- és segédgépek üzemanyag-ellátásához, továbbá a szellőztetőventilátorokhoz kapcsolódó távoli vészleállító vezérlők működésének tesztelése,
 - a tűzvédelmi csappantyú helyi és távoli vezérlőjének tesztelése,
 - a tűzérzékelő- és -riasztó rendszerek tesztelése,
 - a tűzálló ajtók megfelelő záródásának tesztelése,
 - a fenékárok-szivattyúk működése,
 - a vízzáró fedélzeti ajtók záródása; mind helyileg, mind távvezérléssel,
 - annak demonstrálása, hogy a személyzet rangidős tagjaival ismertették a kárelhárítási tervet,
 - legalább egy mentőcsónak és egy készenléti mentőcsónak vízre eresztése, hajtó- és kormánygépiük beindításával és tesztelésével, majd kiemelésük a vízből fedélzeti helyükre,
 - annak ellenőrzése, hogy minden mentőcsónak és készenléti mentőcsónak megfelelnek-e a leltárnak,
 - a hajó vagy vízi jármű kormánygépiének és segéd kormánygépiének tesztelése.
 2. Az ellenőrzések során arra kell összpontosítani, hogy a személyzet tagjai mennyire ismerik és használják 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 tengerészek megértik-e a parancsokat és utasításokat a hajónaplóban feltüntetett közös munkanyelven, és adott esetben tudnak-e e nyelven parancsot vagy utasítást adni, illetve jelenteni. Ellenőrizni kell az arra vonatkozó, dokumentumokkal alátámasztott bizonyítékot, hogy a személyzet tagjai idevágó 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 idősebb és a fogyatékossgal élő személyeknek közvetlen biztonsági segítséget nyújtó személyzet számára,
 - válságkezelési és arra vonatkozó képzés, hogy vészhelyzetben hogyan kell az emberekkel bánni.
- Az ellenőrzésnek ki kell terjednie annak felmérésére is, hogy a szolgálati rend nem okoz-e túlzott fáradtságot, főleg az őrszolgálatot teljesítő személyzet körében.
3. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó hajók fedélzetén szolgálatot teljesítő személyzet tagjainak olyan képesítési bizonyítvánnyal kell rendelkezniük, amely megfelel a 2008/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ rendelkezéseinek.

(¹) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/106/EK irányelve (2008. november 19.) a tengerészek képzésének minimumszintjéről (HL L 323., 2008.12.3., 33. o.).

III. MELLÉKLET

**A MENETREND SZERINTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁS KÖZBENI ELLENŐRZÉSEK VÉGZÉSÉRE
VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK****(az 5. cikkben említettek szerint)**

A menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közbeni ellenőrzések végzésekor a következőket kel ellenőrizni:

1. Az utasokra vonatkozó információk

Az utasok száma nem haladja meg azt a létszámot, amelyre a ro-ro személyhajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet (a továbbiakban: hajó) hitelesítették, és az utasokra vonatkozó információk nyilvántartásának módja megfelel a 98/41/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ rendelkezéseinek. Az utasok összlétszámára vonatkozó információ hogyan jut el a parancsnokhoz, és adott esetben a partra szállás nélkül oda-vissza utazó utasokat hogyan számítják be a visszaút során az utasok összlétszámába?

2. A rakományra és a stabilitásra vonatkozó információk

Ellenőrizni kell a következőket: szükség esetén megbízható merülésmércék vannak-e felszerelve, és azokat használják-e? Intézkedéseket hoztak-e a hajó túlterhelésének elkerülésére, és annak biztosítására, hogy a megfelelő térfelosztási merülésvonal ne kerüljön víz alá? A rakomány és a stabilitás értékelését az előírásoknak megfelelően végzik-e? A tehergépjárműveket és egyéb rakományt lemérték-e, valahányszor arra szükség volt, és az adatokat a hajóra továbbították-e a terhelés és a stabilitás értékelése céljából? A kárelhárítási terv mindig rendelkezésre áll-e, és a hajó tisztjeit ellátták-e a kárelhárítási ismereteket tartalmazó kézikönyvekkel?

3. Hajózásra való alkalmasság

Meg kell bizonyosodni a következőkről: követték az eljárást, amely során a kikötőhely elhagyása előtt megbizonyosodnak arról, hogy a hajó tengeri hajózásra alkalmas, ennek magában kell foglalnia egy olyan pozitív jelentéstételi eljárást, amely megállapítja, 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 orrrakodónyílást be nem zárják, valamint amíg megteszik az orr, a tat és a hajó oldalán található ajtók zárásához szükséges műveleteket, továbbá hogy vannak jelzőfények, és a kamerás megfigyelőrendszer mutatja az ajtók állapotát a parancsnoki hídon. A jelzőfények működésében, különösen az ajtók kapcsolóinál tapasztalható minden fennakadást ki kell vizsgálni és jelenteni kell.

4. A biztonságra vonatkozó bejelentések

A biztonságra vonatkozó szokásos bejelentések formái, továbbá a vészhelyzetre vonatkozó utasítások és eljárások ismertetése a megfelelő nyelv(ek)en történik. A biztonságra vonatkozó szokásos 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 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 szabadoldatra és a stabilitásra vonatkozó adatokat, továbbá a tengerészek munkavégzésének közös nyelvét.

6. Veszélyes áruk

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

Meg kell bizonyosodni a következőkről: a veszélyes és szennyező árukat szállító járművek megfelelő jelzéssel vannak ellátva és előírászerűen vannak rögzítve. Veszélyes és szennyező áruk szállításakor a parton rendelkezésre

⁽¹⁾ A Tanács 98/41/EK irányelve (1998. június 18.) a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról (HL L 188., 1998.7.2., 35. o.).

áll a megfelelő fuvarlevél vagy rakodási terv. A parancsnok tisztában van a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ szerinti, értesítésre vonatkozó kötelezettségekkel, és a veszélyes árukat vagy tengeri szennyező anyagokat érintő esemény esetében követendő vészhelyzeti eljárásokra és az elsősegélynyújtásra vonatkozó utasításokkal. A járműfedélzeteket szellőztető berendezéseket folyamatosan üzemeltetik, illetve azok magasabb fokozaton járnak, amikor 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 rögzítéséhez szükséges lépések arra az esetre, ha az időjárás kedvezőtlenre fordul, vagy ez várható. Lehetőség szerint a buszok és a motorkerékpárok rögzítésének módja. A hajó rendelkezik-e szállítmányrögzítési kézikönyvvel.

8. Járműfedélzetek

Ellenőrizni kell, hogy a speciális rakományokat és ro-ro raktereket folyamatosan őrzik-e vagy kamerafigyelő rendszerrel figyelik-e abból a célból, hogy rossz időjárás esetén észleljék a járművek elmozdulását, valamint illetéktelen személyek belépését a raktérbe. A tűzbiztos ajtókat és bejáratokat zárva tartják-e, és helyeztek-e el jelzéseket az utasok távoltartására a járműfedélzetről, amíg a hajó a tengeren van.

9. Víz záró ajtók zárása

Ellenőrizni kell, hogy a hajó üzemeltetési utasításaiban megállapított, a térfelosztási víz záró ajtókra vonatkozó előírásokat betartják-e, és végrehajtják-e az előírt gyakorlatokat. Meg kell bizonyosodni a következőkről: a víz záró ajtók parancsnoki hídi ellenőrző rendszerét lehetőség szerint „helyben” ellenőrzik. Korlátozott látási viszonyok esetén és veszélyes helyzetekben az ajtókat zárva tartják. A személyzet tagjaival kellőképpen ismertették az ajtók helyes kezelését, és a személyzet tagjai tisztában vannak a helytelen használat veszélyeivel.

10. Tűzoltóórjárat

Meg kell győződni arról, hogy hatékony tűzoltóórjáratot tartanak fenn a tűz gyors észlelése érdekében. Ennek ki kell terjednie a speciális besorolású helyiségekre, ahol nincs felszerelve rögzített tűzjelző és -riasztó berendezés. Az említett helyiségek a 8. pontban leírtak szerint ellenőrizhetők.

11. Kommunikáció vészhelyzet esetén

Meg kell bizonyosodni arról, hogy a személyzeti jegyzékkel összhangban megfelelő létszámú személyzet áll rendelkezésre vészhelyzet esetén az utasok segítségére, és a személyzet e tagjai könnyen azonosíthatók, és képesek kommunikálni az utasokkal vészhelyzet esetén, figyelembe véve a következő tényezők megfelelő kombinációját:

- a) azon nyelv vagy nyelvek, amelyet vagy amelyeket az adott útvonalon szállított utasok többsége megért;
- b) annak valószínűsége, hogy az alapvető utasításokhoz szükséges elemi angol szókinccs használatának képessége elegendő a segítségre szoruló utassal való kommunikációhoz, ha az utas és a hajószemélyzet tagja nem beszél közös nyelvet;
- c) annak lehetősége, hogy vészhelyzetben, amikor szóbeli kommunikációra nincs lehetőség, más módon kommunikáljanak (például szemléltetéssel, kézjelekkel, vagy annak a helynek a megmutatásával, ahol az utasítások fellelhetők, továbbá a gyülekezőhelyek, az életmentő eszközök vagy a menekülési útvonalak megmutatásával);
- d) történt-e tájékoztatás az utasok anyanyelvén vagy -nyelvein a biztonsági utasításokról;
- e) azok a nyelvek, amelyeken vészhelyzet vagy gyakorlat esetén fontos bejelentéseket lehet tenni az utasok tájékoztatására, illetve az utasokat segítő hajószemélyzet tagjainak támogatására.

12. A közös munkanyelv a személyzet tagjai között

Ellenőrizni kell, hogy megállapítottak-e egy munkanyelvet annak érdekében, hogy a személyzet hatékonyan tudjon fellépni biztonsági kérdésekben, továbbá azt, hogy ezt a munkanyelvet bejegyezték-e a hajónaplóba.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

13. Biztonsági berendezések

Ellenőrizni kell a következőket: 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 kiadványokról gondoskodnak-e a hajó tisztjeinek tájékoztatása céljára? Megfelelő-e az életmentő mellények elhelyezése, és könnyen azonosítható-e a gyermekek számára készült életmentő mellények helye? A járművek rakományai nem akadályozzák-e a járműfedélzeten található tűzjelző berendezések, vészjelzők, viharszelep-vezérlők stb. működését?

14. Navigációs és rádióberendezések

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

15. Helyettesítő vészvilágítás

Ellenőrizni kell, hogy a helyettesítő vészvilágítás – ha az az előírások szerint szükséges – fel van-e szerelve, és vezetnek-e feljegyzést a meghibásodásokról.

16. Menekülési útvonalak

Ellenőrizni kell a következőket: a menekülési útvonalak az alkalmazandó előírások szerint jelezve vannak-e, és meg vannak-e világítva mind a fő-, mind a vészhelyzeti áramforrásokból? Hogy 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 telezsúfolnak áruval)?

17. A géptér tisztasága

Ellenőrizni kell, hogy a gépteret a karbantartási eljárásokkal összhangban tisztán tartják-e.

18. A hulladék eltávolítása

Ellenőrizni kell, hogy a hulladék kezelésére és eltávolítására alkalmazott intézkedések kielégítőek-e.

19. Tervszerű karbantartás

Minden társaságnak állandó szabályzattal – ezen belül tervszerű karbantartási rendszerrel – kell rendelkeznie minden biztonsági vonatkozású területre kiterjedően, beleértve az orr- és tatrészi kapukat és oldalsó nyílászárókat, az ezekre vonatkozó zárasi műveleteket, 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 társaság vezetésében kijelölt személynek tudomása legyen a hibákról, és meghatározott időn belül értesüljön arról, hogy azokat mikor javították ki. A belső és külső orrkapu zárására vonatkozó időszakos ellenőrzéseknek 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.

20. Utazás

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

IV. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

Az 1999/35/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk	—
2. cikk, a), b), d), e), f), g), h), j), m), n), o), r) pont	2. cikk, 1., 2., 3., 4., 6., 7., 8., 9., 10., 11. és 12. pont
2. cikk, c), i), k), l), n), p), q), s) pont	—
3. cikk	1. cikk
4. cikk	—
5. cikk, 1. pont, a) alpont	3. cikk
5. cikk, 1. pont, b) alpont, 2. pont	—
6. cikk	3. cikk
7. cikk	4. cikk
8. cikk, (1) bekezdés	5. cikk, (1) bekezdés
8. cikk, (2) bekezdés	5. cikk, (3) bekezdés
8. cikk, (3) bekezdés	9. cikk, (1) bekezdés
9. cikk	6. cikk
10. cikk, (1) bekezdés, a), b) és c) pont	7. cikk
10. cikk, (1) bekezdés, d) pont	—
10. cikk, (2) bekezdés	7. cikk
10. cikk, (3) bekezdés	8. cikk
10. cikk, (4) bekezdés	—
11. cikk, (1), (2), (3), (4), (5), (7), (8) bekezdés	—
11. cikk, (6) bekezdés	6. cikk, (1) bekezdés
13. cikk, (1), (2), (4), (5) bekezdés	—
13. cikk, (3) bekezdés	6. cikk, (2) bekezdés és 10. cikk
14. cikk	—
15. cikk	—
16. cikk	—
17. cikk	12. cikk
18. cikk	11. cikk
19. cikk	17. cikk
20. cikk	16. cikk
21. cikk	18. cikk
22. cikk	19. cikk
I. melléklet	I. melléklet