



Brüsszel, 2016.6.6.  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló  
2009/45/EK irányelv módosításáról**

{SWD(2016) 189 final}  
{SWD(2016) 190 final}

## INDOKOLÁS

### **1. A JAVASLAT HÁTTERE**

#### **1.1. A javaslat indokai és céljai**

A „Célravezető és hatásos szabályozás” elnevezésű bizottsági program (REFIT) és a minőségi jogalkotási program szellemében, valamint a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok célravezetőségi vizsgálatát<sup>1</sup> követő azonnali intézkedésként a Bizottság javaslatokat terjeszt elő a feltárt egyszerűsítési lehetőségek megvalósítása céljából.

E felülvizsgálat célja a személyhajók biztonságára vonatkozó meglévő uniós jogszabályok egyszerűsítése és ésszerűsítése oly módon, hogy i. azokon a területeken, ahol szükséges és ésszerű uniós szabályokat érvényesíteni, legyenek ilyen szabályok; ii. biztosított legyen a szabályok megfelelő végrehajtása; és iii. fel lehessen számolni a kapcsolódó jogszabályokban szereplő kötelezettségek közötti potenciális átfedéseket és az ellentmondásokat. A felülvizsgálat átfogó célja egy könnyebben végrehajtható, ellenőrizhető és betartatható, következőképpen az általános biztonság javítását szolgáló átlátható, egyszerű és naprakész jogi keret kidolgozása.

A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>2</sup> célja – a személyhajók és a belföldi úton közlekedő vízi járművek számára megfelelő szintű, összehangolt biztonsági követelmények kialakítása révén – a biztonság magas szinten tartása és a kereskedelmi akadályok elhárítása. Az irányelv uniós szinten, a belföldi útvonalakra vonatkozóan magában foglalja a SOLAS-egyezmény hajóépítéssel, stabilitással, tűzvédelemmel és életmentő felszerelésekkel kapcsolatos részletes műszaki előírásait. Ennek megfelelően az irányelv az acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült hajókra és a nagysebességű vízi járművekre alkalmazandó. Emellett a csökkent mozgásképességű és fogyatékos személyek tekintetében konkrét követelményeket tartalmaz az akadálymentesítés és az információkhoz való hozzáférés vonatkozásában.

A 2009/45/EK irányelv révén Uniós-szerte egyformán magas biztonsági szint alakult ki, és komoly belső piaci előnyök valósultak meg. A tapasztalatok ugyanakkor azt mutatják, hogy az irányelv jogelődjének 1998-as<sup>3</sup> hatálybalépését követően a végrehajtás során számos kérdés vetődött fel egyes fogalom meghatározások, a hatály és bizonyos eljárások érthetősége és megfelelősége tekintetében.

Továbbá a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozóan számos fő biztonsági szempont nem került egységesítésre, ami azt jelzi, hogy e hajók tekintetében nagyobb jelentőségük van a helyi működési feltételeknek. Továbbá az irányelv már eddig is biztosította a tagállamok számára azt a lehetőséget, hogy nemzeti szabályokat alkalmazzanak olyan esetekben, amikor úgy ítélik meg, hogy a kisméretű hajókra vonatkozó harmonizált szabályok alkalmazása nem ésszerű és/vagy nem kivitelezhető. Ezzel kapcsolatban a célravezetőségi vizsgálat rámutatott, hogy az irányelvet az 1950 kisméretű hajóból mindössze 70-re alkalmazzák, amelyek főbb biztonsági szempontjait a tagállamok már meghatározták. Emiatt ezeket a követelményeket célszerű felülvizsgálni.

---

<sup>1</sup> A vizsgálat eredményeiről az Európai Parlament és a Tanács 2015. október 16-án kapott tájékoztatást (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

<sup>3</sup> Azaz a 98/18/EK irányelv, amelynek egységes szerkezetbe foglalt változata a 2009/45/EK irányelv.

A célravezetőségi vizsgálat továbbá arra is rávilágított, hogy az alumíniumból készült hajók részére a bizonyítványok kiadását egyes tagállamok az irányelv alapján végzik, míg mások nem. Ez olyan helyzetet eredményez, amely aláássa azon cél elérését, hogy az Unió tagállamain belül közlekedő hajók utasai egyformán magas biztonsági szintet élvezzenek. A különbség abból ered, hogy a tagállamok eltérően értelmezik az irányelv hatályát az „egyenértékű anyag” meghatározása és a kapcsolódó tűzvédelmi követelmények alkalmazása tekintetében.

Ezért helyénvaló egyértelművé tenni és egyszerűsíteni a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokat és követelményeket, hogy azok összhangban legyenek a célravezető és hatásos szabályozást célzó bizottsági programmal, továbbá könnyebben lehessen őket naprakésszé tenni, nyomon követni és érvényesíteni. A jogbiztonság és a jogi egyértelműség növelése érdekében a javaslat több elavult, ismétlődő és következetlen jogszabályi hivatkozást is töröl.

A javaslat értelmében módosulnak a 2009/45/EK irányelv kapcsolódó fogalom meghatározásai és követelményei.

Továbbá a Lisszaboni Szerződés által bevezetett változások figyelembevétele érdekében a javaslat kiigazítja a 2009/45/EK irányelvet, így az kiegészül a Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok elfogadására való felhatalmazásával.

### **1.2. A javaslatnak a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel való összhangja**

A javaslat teljes egészében összhangban van a 98/41/EK tanácsi irányelv<sup>4</sup> egyszerűsítésére irányuló javaslattal és az 1999/35/EK tanácsi irányelv<sup>5</sup> felváltásáról szóló javaslattal. A javaslat továbbá teljes egészében összhangban van a célravezetőségi vizsgálat nyomán megfogalmazott ajánlásokkal és a közlekedés jövőjéről szóló 2011. évi fehér könyvvel<sup>6</sup>, amely rámutatott, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó jelenlegi uniós jogszabályok korszerűsítésre szorulnak.

### **1.3. A javaslat egyéb uniós politikákkal való összhangja**

A javaslat hozzájárul a Bizottság minőségi jogalkotást célzó programjának megvalósításához, mivel gondoskodik arról, hogy a meglévő joganyag egyszerű és világos legyen, ne rőjön szükségtelen terhet az érintettekre, és tartson lépést a politikai, társadalmi és műszaki területen bekövetkező változásokkal. Elősegíti továbbá a 2018-ig terjedő időszakra vonatkozó tengeri szállítási stratégia<sup>7</sup> megvalósítását, hiszen minőségi kompszolgáltatásokat biztosít az EU-n belüli személyszállítás tekintetében.

<sup>4</sup> A Tanács 1998. június 18-i 98/41/EK irányelve a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról (HL L 188., 1998.7.2., 35. o.).

<sup>5</sup> A Tanács 1999. április 29-i 1999/35/EK irányelve a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről (HL L 138., 1999.6.1., 1. o.).

<sup>6</sup> Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM (2011) 0144).

<sup>7</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra (COM(2009) 0008).

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

### **2.1. Jogalap**

Tekintettel arra, hogy a javaslat a jelenlegi irányelv helyébe lép, a jogalap továbbra is az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése (az EKSZ korábbi 80. cikkének (2) bekezdése), amely a tengeri közlekedésre vonatkozó intézkedésekről rendelkezik.

### **2.2. Szubszidiaritás**

A 2009/45/EK irányelv főként a nemzetközi követelmények mintájára került kidolgozásra, és elfogadását a halálos kimenetelű tengeri balesetek száma is motiválta. Noha a biztonságra vonatkozó nemzetközi szabályozások, mint például a SOLAS-egyezmény, a nemzetközi utakon közlekedő személyhajókra vonatkozóan közös biztonsági követelményeket határoznak meg, ezek a belföldi utakon közlekedő személyhajókra nem alkalmazandók.

A javaslat biztosítja, hogy az uniós vizeken, belföldi úton közlekedő személyhajók vonatkozásában a 2009/45/EK irányelv által létrehozott egységes biztonsági szint fennmaradjon, amit tagállami szinten önállóan hozott intézkedésekkel nem lehetne megvalósítani. A javaslat ugyanakkor megerősíti, hogy amennyiben a helyi működési körülmények úgy kívánják, a követelmények tekintetében lehetővé kell tenni bizonyos különbségeket, és ez hozzáadott értékkel bír.

Szem előtt tartva a belső piac kiteljesítésének célját, és a tengeri szállítás tekintetében a tagállamokon belüli szolgáltatásnyújtás szabadságának biztosítását, a javaslat arra is törekszik, hogy a 2009/45/EK irányelv a jövőben is megkönnyítse a hajók nemzeti lajstromok közötti átadását, és – a biztonság szintjének veszélyeztetése nélkül – a belföldi utak tekintetében lehetővé tegye a méltányos versenyt.

### **2.3. Arányosság**

Mint ahogyan azt a baleseti statisztikák is tanúsítják, a jelenlegi jogszabályoknak köszönhetően az utasbiztonság magas szintre emelkedett. Az uniós biztonsági előírásokból fakadó szabályozási költségek nem bizonyultak aránytalannak az uniós szabályozás hiányában egyébként nemzeti szinten létrehozandó előírásokból fakadó költségekhez képest. A szabályozási költségek becsült különbségei az építési, üzemeltetési és karbantartási összköltségeknek csupán töredékét teszik ki.

Az egyszerűsítési kezdeményezés célja egyrésztől egyértelműsíteni néhány fogalom meghatározást, másrésztől – a magas biztonsági szint veszélyeztetése nélkül – törölni egyes szükségtelen követelményeket. A javaslat ezért a 24 méternél rövidebb hajókat kivonja a 2009/45/EK irányelv hatálya alól. Tekintettel arra, hogy a kisméretű hajókat nagyrészt nem acélból, hanem attól eltérő anyagokból építik, e hajóállomány túlnyomó részére (96%-ára) nem vonatkoznak a jelenleg érvényben lévő, harmonizált uniós biztonsági előírások. Ebből következik, hogy a 24 méternél rövidebb vízi járművek nagy részének biztonsági tanúsítása nemzeti jogszabályok alapján már megtörtént.

Ezeket a hajókat rendkívül sokféle szolgáltatás teljesítésére tervezték (pl. nappali vagy éjszakai közlekedés, napközben lebonyolított turistautak, egyedi korlátozásokkal járó vagy különleges infrastruktúrának megfelelő kikötés), ami meglehetősen széles körű tervezési és műszaki megoldásokat eredményez. Emiatt rendkívül nagy kihívást jelentene egy olyan, részletekbe menő, közös szabálygyűttes megalkotása, amely a kisméretű hajók által nyújtott valamennyi szolgáltatásra kiterjedne.

A 2009/45/EK irányelvben foglalt, elsősorban az acélból (vagy alumíniumból) épült hajókra megalkotott, előíró jellegű követelményekből álló jelenlegi szabályozási megközelítésnek a kisméretű hajókra való alkalmazása éppen ezért felülvizsgálatra került. Továbbá az uniós előírások hatályán kívül eső kisméretű hajók tekintetében regisztrált balesetek nem vetnek fel semmilyen konkrét biztonsági aggályt (az utóbbi négy év során öt haláleset történt, melyek mindegyike munkahelyi baleset volt). Továbbá – ellentétben a nagyobb hajókkal – a kisméretű hajók üzemi élettartamuk végéig jellemzően ugyanazon tagállamban működnek, és ritkán regisztrálják át őket egy másik tagállamba.

#### **2.4. A jogi aktus típusának megválasztása**

Az arányossági elvvel összhangban az irányelv minősül a kijelölt célok elérésére leginkább alkalmas eszköznek. Az irányelv közös elveket és összehangolt biztonsági szintet határoz meg, gondoskodik a szabályok érvényesítéséről, ugyanakkor az alkalmazandó eljárások gyakorlati és technikai részleteit az egyes tagállamokra bízta.

Jogi szempontból a 2009/45/EK irányelv módosítására irányuló javaslat tűnt a legcélszerűbb megoldásnak. A hatályos irányelvben egyértelműen meghatározható módosítások alacsony számára tekintettel a döntéshozók elvetették egy új irányelv elfogadásának lehetőségét.

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

#### **3.1. A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A célravezetőségi vizsgálat során kiderült, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok legfontosabb, az utasbiztonsággal és a belső piaccal összefüggő célkitűzései általában véve teljesülnek, és továbbra is kiemelt jelentőséggel bírnak. A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret nyomán az EU-n belül a személyhajók vonatkozásában egységes biztonsági szint jött létre, az üzemeltetők között egyenlő versenyfeltételek alakultak ki, és nőtt a nemzeti lajstromok között átadott hajók száma. A célravezetőségi vizsgálat rámutatott, hogy még tovább lehetne növelni a biztonság szintjét, valamint egyes szabályozási követelmények hatékonyságát és arányosságát. Számos területet érintően született javaslat a félreérthető, elavult vagy átfedéseket tartalmazó követelmények egyszerűsítésére, egyértelművé tételére és hatályon kívül helyezésére:

- a) A 24 méternél rövidebb hajók kizárása a 2009/45/EK irányelv hatálya alól, és – egy célorientált szabályozási keret részeként – funkcionális követelményeken alapuló iránymutatások vagy követelmények kidolgozásának fontolóra vétele a kisméretű hajók és a nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból épített hajókra vonatkozóan.
- b) Az irányelv hatályának egyértelművé tétele, és ezen belül:
  - annak tisztázása, hogy a 2009/45/EK irányelv alkalmazásában az alumínium „egyenértékű anyagnak” minősül, és a kapcsolódó tűzszigetelési követelmények egyértelműsítése (vagyis azon területek meghatározása, amelyeket további tűzszigeteléssel kell ellátni).
  - annak tisztázása, hogy a tengeri szélerőműveket kiszolgáló hajók nem tartoznak a 2009/45/EK irányelv hatálya alá.

- annak tisztázása, hogy a hagyományos hajók nem tartoznak a 2009/45/EK irányelv hatálya alá, és a „hagyományos hajó” fogalmának egyértelműsítése.
- c) A „tengerszakaszok” 2009/45/EK irányelvben szereplő meghatározásának egyértelműsítése és egyszerűsítése, és ezzel együtt:
- az „ahol a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek” kifejezés törlése a szövegből, valamint
  - a „menedékhely” fogalmának törlése a szövegből.

### 3.2. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk

Tekintettel a tervezett javaslatok technikai jellegére, a célzott konzultáció tűnt a legmegfelelőbb eszköznek. A tagállami szakértőkkel az utasszállító hajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport keretében folyt egyeztetés. Műhelytalálkozóra is sor került, amelyen eszmecsere folyt a tagállamok, az ágazat és az utas-érdekvédelmi szervezetek képviselőivel. A tervezett intézkedések számos alkalommal bemutatásra kerültek. Emellett az Európa weboldalon közzétett ütemterv<sup>8</sup> minden érintett számára lehetővé tette, hogy internetes kérdőív formájában visszajelzést adjon.

A javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza a konzultációról készült összefoglalót, és a konzultáció során felvetett észrevételekre adott részletes választ. A tervezett egyszerűsítési intézkedéseket a nemzeti szakértők túlnyomó többsége támogatta, noha több észrevétel is elhangzott egyes javaslatok megszüvegezésére vonatkozóan. Valamennyi észrevétel alapos vizsgálat tárgyát képezte, és a javaslatok ezeknek megfelelően módosításra kerültek. Egyes szakértők továbbá a végrehajtással kapcsolatos gyakorlati és technikai jellegű kérdéseket vetettek fel, amelyekkel a javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum foglalkozott, és amelyek szerepelnek a végrehajtási tervben.

Az ágazati érdekelték ragaszkodtak ahhoz, hogy a jelenlegi jogszabályi keret fő elvei változatlanok maradjanak (rámutattak az alumíniumból épült hajók biztonsági fejlesztésével kapcsolatban egyes tagállamokban felmerülő költségekre), míg az utasok érdekképviseleti szervezetei a biztonsági szint növelését szorgalmazták, és óvtak annak fellazításától. A javaslat ezért biztosítja, hogy a jelenlegi biztonsági szint fennmaradjon, illetve – az egyszerűsítési keret engedte lehetőségeken belül – növekedjen (ezt célozza például annak egyértelművé tétele, hogy az alumíniumból készült hajókat is az irányelv biztonsági követelményei szerint kell megépíteni).

### 3.3. Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása

Ez a felülvizsgálat a célravezetőségi vizsgálat során összegyűjtött adatokra támaszkodik, az „Íránykorrekció – A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálata” című, 2015. október 16-án elfogadott bizottsági szolgálati munkadokumentumban<sup>9</sup> foglaltak szerint.

A célravezetőségi vizsgálat során összegyűjtött adatokon és lefolytatott konzultációkon túlmenően az egyszerűsítési javaslat kidolgozása során műszaki és jogi szakértők közreműködésére is szükség volt a technikai meghatározások konkrét megszüvegezéséhez és a jogszabály egyértelmű szövegezéséhez. A szakértői vélemények beszerzése az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) és az utasszállító hajók biztonságával

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm).

<sup>9</sup> SWD(2015) 197.

foglalkozó szakértői csoport segítségével történt. Az észrevételek szerepelnek a javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentumban.

### **3.4. Hatásvizsgálat**

Ez a javaslat közvetlenül azon célravezetőségi vizsgálat eredményeire válaszul született, amelynek során részletesen feltárták az egyszerűsítéssel kapcsolatos kérdéseket és értékelték az egyszerűsítési lehetőségeket. Amint arra az ütemterv is rávilágít, a tervezett intézkedések vagy nem járnak számottevő hatással (a nem mérhető hatásokon, vagyis a jogi egyértelműsége, a jogbiztonságon vagy az egyszerűsítésen felül), vagy helyettük nem került azonosításra más, lényegileg különböző alternatíva. Összhangban a minőségi jogalkotásra vonatkozó bizottsági iránymutatással, nem készült teljes körű hatásvizsgálat.

Az egyszerűsítési javaslatot azonban egy bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri, amely felidézi a célravezetőségi vizsgálat nyomán megfogalmazott ajánlásokat, és kifejti a javasolt megoldásokat alátámasztó műszaki, és jogi szempontokat. A dokumentum részét képezi az érdekelt felekkel a kezdeményezés keretében folytatott konzultációk összefoglalója, és az arról adott visszajelzés. A javaslatot végrehajtási terv is kíséri.

### **3.5. Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat egyszerűsítési potenciálja elsősorban olyan, nem mérhető hatásokban nyilvánul meg, mint a jogi egyértelműség, a jogbiztonság és az egyszerűsítés, ami az irányelv hatályának egyértelműsítéséből és a „tengerszakaszok” meghatározásának egyszerűsítéséből ered.

Rögzíteni kell azt a határidőt, amelyre az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően épült, egyenértékű anyagból készült, 24 méternél hosszabb hajóknak teljesíteniük kell az irányelvben meghatározott műszaki követelményeket. Megfelelő hosszúságú átmeneti időszak biztosításával az átállás a lehető leginkább zökkenőmentessé tehető. A tengerszakaszok vonatkozásában a javaslat lényegében az ismétlődő vagy elavult kritériumok törlésére irányul, és csak minimálisan avatkozik bele abba, hogy a tagállamok hogyan jelölik ki azokat.

A javaslat továbbá növeli a jogbiztonságot, mivel több ismétlődő, helytelen vagy következetlen jogszabályi hivatkozást is töröl.

### **3.6. Alapjogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

## **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

## **5. EGYÉB ELEMEK**

### **5.1. Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javaslatot egy olyan végrehajtási terv kíséri, amely felsorolja az egyszerűsítési intézkedések végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a végrehajtás főbb műszaki, jogi és időbeli nehézségeit.

Megfelelő nyomon követési és jelentéstételi intézkedések is előirányozásra kerültek, azonban ezek nem járnak újabb jelentéstételi kötelezettséggel és adminisztrációs teherrel. A flottákkal, a balesetekkel és a szabályoknak való megfeleléssel kapcsolatos fő információk gyűjtése az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség és az utasszállító hajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport segítségével fog történni, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformjának (EMCIP) adatbázisán keresztül. Mivel a tervezett EMSA-ellenőrzések szakaszai összességében várhatóan 5 évet tesznek ki, a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret értékelési ciklusát 7 éves időközönként kell elvégezni.

## **5.2. Magyarázó dokumentumok**

Nincs szükség magyarázó dokumentumokra, mivel az egyszerűsítési intézkedések nem alapvető vagy összetett jellegűek.

## **5.3. A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

### **Fogalom meghatározások és hatály**

A 2. cikk módosítása több ismétlődő, következtelen vagy helytelen hivatkozás törlésére irányul, és érinti a sérülés nélküli stabilitási szabályzatot (a szöveg kiegészül a hiányzó hivatkozással), a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzatot (a hivatkozás javításra került), az „ormmagasság” meghatározását (a felesleges szövegrész törlésre került), a „kikötőterület” meghatározását (összhangba került a tengerszakasz meghatározásával), a „menedékhely” fogalmát (törlésre került, mivel a tengerszakasz meghatározásának egyszerűsítésével feleslegesnek minősült), a „kikötő szerinti állam” fogalmát (az 1999/35/EK irányelv felülvizsgálatával összhangban felváltja a „fogadó államot”) és az elismert szervezetet (a hivatkozás naprakésszé vált).

A 2. cikk a módosítás részeként kiegészült továbbá néhány új fogalom meghatározással, ilyen a „hagyományos hajó” (a 3. cikkből ide került át, és a hagyományos hajó 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>10</sup> szereplő meghatározásának figyelembevételével módosult), a vitorlás hajó” (új fogalom), a „kedvtelési célú hajó és vízi jármű” (a 3. cikkből ide került át, és jobban igazodik a SOLAS-egyezményhez), az „egyenértékű anyag” (az 1. mellékletből ide került át, és pontosításra került, hogy az ilyen anyagokból készült hajók bizonyítványának kiadása is ezen irányelv alapján történik).

A 3. cikk módosításának lényege, hogy a 24 méternél rövidebb hajók kikerülnek az irányelv hatálya alól, az a) és b) pont szövegéből törlésre kerül a „személy”-re való helytelen utalás, továbbá pontosításra kerül, hogy az irányelv hatálya nem terjed ki a vitorlázó hajókra, a segédhajókra és a különleges célú hajók biztonságáról szóló szabályzatban említett hajókra (így a tengeri szélerőműveket kiszolgáló hajókra).

### **A személyhajók osztályai és az alkalmazás**

A 4. cikk módosítása abban áll, hogy egyszerűsítésre kerül a „C” és a „D” tengerszakaszok meghatározása (törlésre kerül az „ahol a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek”, valamint a „menedékhelytől való távolság” kritérium), valamint pontosításra kerül, hogy a tengerszakaszokat a tagállamoknak úgy kell meghatározniuk, hogy a „D” tengerszakaszok belső határai egyértelműen ki legyenek jelölve.

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve 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.).



Az 5. cikk módosítása abban áll, hogy módosult a fogadó államra való hivatkozás (azt a „kikötő szerinti állam” fogalma váltja fel), és aktualizálásra került a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>11</sup> és a 2014/90/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>12</sup> való hivatkozás.

### **Biztonsági előírások**

A 6. cikk módosítása keretében naprakésszé vált a 2009/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>13</sup> való hivatkozás, törlésre került az ismétlődő c) pont, módosult a fogadó államra való hivatkozás (azt a „kikötő szerinti állam” fogalma váltja fel), egyértelművé vált, hogy az átalakítási követelmények bármilyen (személyhajóvá átalakított) hajóra vonatkoznak, nem csak a meglévő személyhajókra (az e) pont átkerült az új (5) bekezdésbe), a (4) bekezdés a) pontjának negyedik albekezdéséből törlésre került a DSC Szabályzatra való hivatkozás ismétlődő része, törlésre került az ismétlődő f) pont és a szöveg kiegészült azzal az új dátummal, amikortól az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően épült, egyenértékű anyagból készült hajókra is alkalmazandó az irányelv.

A 7. és a 8. cikk az elavult részek törlése érdekében módosult.

### **Járolékos biztonsági követelmények, egyenértékek, mentességek és védőintézkedések**

A 9. cikk módosítása keretében a (2) bekezdésből törlésre került az 1. mellékletre való hibás hivatkozás, és a szöveg kiegészült azzal a rendelkezéssel, amelynek révén egyszerűbbé válik a cikkben említett intézkedéseknek az e célra létrehozott adatbázison keresztüli bejelentése.

### **Bizottsági és módosítási eljárás**

A 10. és 11. cikk a Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és a végrehajtási jogi aktusok elfogadására való felhatalmazása tekintetében összhangba kerül az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel. A szöveg ugyanezen okból kiegészül a 10a. cikkel (felhatalmazás gyakorlása).

### **Bizonyítványok**

A 13. cikk módosításának célja egyértelművé tenni, hogy kizárólag az ezen irányelv követelményeinek megfelelő személyhajók kaphatnak személyhajó biztonsági bizonyítványt, és a bizonyítványban a 9. cikk szerinti összes intézkedést fel kell tüntetni, nem csak a mentességeket.

### **Nemzetközi dimenzió**

A 14. cikk módosul annak érdekében, hogy a külső képviselő vonatkozásában összhangban kerüljön az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel.

### **Értékelési rendelkezések**

A szöveg kiegészül az értékelésre irányuló rendelkezésekről szóló 16a. cikkel.

---

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/16/EK irányelve a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014. július 23-i 2014/90/EU irányelve a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o.).

<sup>13</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/15/EK irányelve a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 47. o.).

## Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE****a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló  
2009/45/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>14</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>15</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>16</sup> meghatározott közös biztonsági követelmények magas szinten tartása és az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a szóban forgó irányelv alkalmazását javítani kell. A 2009/45/EK irányelvet kizárólag azokra a személyszállító hajókra és vízi járművekre kell alkalmazni, amelyeket szem előtt tartva az irányelvben szereplő biztonsági követelményeket kidolgozták. Éppen ezért ki kell zárni az irányelv hatálya alól bizonyos hajótípusokat, így például a segédhajókat, a vitorlás hajókat, valamint azokat, amelyek a hajó gazdasági tevékenységével összefüggésben a hajó fedélzetén foglalkoztatott vagy tengeri létesítményeken dolgozó személyeket szállítanak.
- (2) A célravezető szabályozást célzó program (REFIT)<sup>17</sup> rámutatott, hogy az alumíniumból készült hajók részére a bizonyítványok kiadását nem minden tagállam a 2009/45/EK irányelv alapján végzi. Az ebből származó különbségek aláássák azon cél elérését, hogy az Unión belül közlekedő hajók utasai egyformán magas biztonsági szintet élvezzenek. Annak érdekében, hogy ne legyenek eltérések az alumínium „egyenértékű anyagként” való meghatározása és a kapcsolódó tűzvédelmi követelmények alkalmazása tekintetében az irányelv hatályának értelmezésében, egyértelműsíteni kell az „egyenértékű anyag” fogalmának meghatározását.
- (3) A jogbiztonság és a következetesség növelése érdekében több fogalommeghatározást és hivatkozást is naprakésszé kell tenni, és jobban össze kell hangolni a vonatkozó nemzetközi és uniós szabályokkal. Ennek során kiemelt figyelmet kell szentelni annak,

<sup>14</sup> HL C , , . o.

<sup>15</sup> HL C , , . o.

<sup>16</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

<sup>17</sup> COM(2015) 508.

hogyan ne változzon a 2009/45/EK irányelv meglévő hatóköre és a jogszabály által garantált biztonsági szint. Jobban össze kell például hangolni a „hagyományos hajó” fogalmát a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>18</sup> szereplő meghatározással, ugyanakkor meg kell őrizni az építés évére és az anyag típusra vonatkozó jelenlegi kritériumokat. A kedvtelési célú hajók és vízi járművek meghatározását még szorosabban össze kell hangolni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményrel (SOLAS-egyezmény).

- (4) Az arányosság elvét tekintve a SOLAS-egyezményből eredő jelenlegi, előíró jellegű követelményeknek a 24 méternél rövidebb kisméretű személyszállító hajókra való adaptálása problémásnak bizonyult. Továbbá a kisméretű hajókat az esetek többségében nem acélból építik, és ezért igen korlátozott azon hajók száma, amelyek bizonyítványának kiadása a 2009/45/EK irányelv alapján történik. Mivel az irányelv nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat ki kell zárni az irányelv hatálya alól, és a rájuk vonatkozó biztonsági előírásokat a tagállamoknak kell meghatározniuk, mivel ők jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében helyi szinten befolyásoló tényezők.
- (5) A „tengerszakaszok” 2009/45/EK irányelvben szereplő meghatározásának további egyszerűsítése, és a tagállamoknál felmerülő nehézségek minimalizálása érdekében az ismétlődő vagy nem megfelelő kritériumokat törölni kell. A biztonsági szint fenntartása mellett egyszerűsíteni kell azon tengerszakaszok meghatározását, amelyeken a „C” és „D” osztályú hajók közlekedhetnek, és törölni kell az „ahol a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek” kritériumot, valamint a tengerszakaszok meghatározása tekintetében törölni kell a „menedékhelytől való távolságra” hivatkozó szövegrészt. Az, hogy egy adott partszakasz alkalmas-e menedékhelynek, olyan, dinamikus változó paraméter, amelyet a tagállamoknak eseti alapon kell megítélniük, és azokat az esetleges korlátozásokat, amelyek egy adott hajónak egy menedékhelytől való távolságára vonatkoznak, a Személyhajó Biztonsági Bizonyítványba kell bejegyezni.
- (6) Az azon jelenlegi előírásokból fakadó, nem kívánt hátrányos következmények kiküszöbölése érdekében, amelyek értelmében az átalakított teherhajók nem tekinthetők új személyhajónak, egyértelművé kell tenni, hogy az átalakítási követelmények bármilyen hajóra vonatkoznak, nem csak a meglévő személyhajókra.
- (7) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességekről, egyenértékűségekről és járulékos biztonsági követelményekről való jelentéstétel megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy e célra szolgáló adatbázist kell létrehoznia és működtetnie. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és végleges változatát is meg kell őrizni.
- (8) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés által bevezetett változásokkal összhangban naprakésszé kell tenni a 2009/45/EK irányelv végrehajtása tekintetében a

<sup>18</sup>

Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve 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.).

Bizottságra ruházott hatásköröket. A végrehajtási jogi aktusokat a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>19</sup> megfelelően kell elfogadni.

- (9) A nemzetközi szinten végbemenő fejlődés és összegyűlt tapasztalatok figyelembevétele, valamint az átláthatóság fokozása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek szükség esetén egyes nemzetközi okmányok módosításait kizárják az irányelv hatálya alól, valamint amelyek naprakésszé teszik a műszaki követelményeket, és meghatározzák azon adatbázis használatának feltételeit, amelyet a Bizottság a tagállamok által ezen irányelv szerinti mentességek és eltérési kérelmek nyilvántartása céljából működtet. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során, többek között szakértői szinten, megfelelő konzultációkat folytasson, és a konzultációkra a szabályozás javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban szereplő elvekkel összhangban kerüljön sor. Ennek megfelelően a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak minden dokumentumot a tagállami szakértőkkel egy időben kell megkapnia, és szakértőiknek következetesen lehetőséget kell biztosítani arra, hogy részt vegyenek a Bizottság szakértői csoportjainak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó ülésein.
- (10) Annak érdekében, hogy az uniós kikötőkből induló és oda érkező utakon közlekedő személyhajók egyenlő versenyfeltételek között működhessenek, függetlenül attól, hogy milyen jellegű utazást hajtanak végre, az Unió azon fellépését, amelynek célja az IMO-n belül a SOLAS-egyezmény szabályainak felülvizsgálatára irányuló munka elősegítése, össze kell hangolni az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel.
- (11) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által végzett ellenőrzések teljes ciklusára tekintettel, a Bizottságnak legkésőbb [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított hét éven belül]-ig értékelnie kell a 2009/45/EK irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményeiről jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal a szóban forgó értékeléshez szükséges információk gyűjtésében.
- (12) A 2009/45/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,
- ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

#### *1. cikk*

#### **A 2009/45/EK irányelv módosítása**

A 2009/45/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:
  - a) Az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) »nemzetközi egyezmények«: az alábbi egyezmények, valamint azok módosításai (azaz naprakész változataik):

---

<sup>19</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- i. az »„Életbiztonság a tengeren« tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (az 1974. évi SOLAS-egyezmény); és
    - ii. a merülésvonalokról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény, valamint annak jegyzőkönyvei;”;
  - b) A b) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „b) »sérülés nélküli stabilitási szabályzat«: »az IMO-dokumentumok hatálya alá tartozó bármilyen típusú hajókra vonatkozó stabilitási szabályzat« amely az IMO-közgyűlés által 1993. november 4-én elfogadott A.749 (18) határozatban található, vagy »a 2008. évi sérülés nélküli nemzetközi stabilitási szabályzat« amely a 2008. december 4-én elfogadott MSC.267(85) IMO-határozatban, illetve ezek naprakész változatában található;”;
  - c) A g) pont ii. alpontja helyébe a következő szöveg lép:
    - „ii. legnagyobb sebességük, a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 1994. évi szabályzat 1.4.30. bekezdésének, valamint a nagysebességű vízi járművekre vonatkozó 2000. évi szabályzat 1.4.38. bekezdésének meghatározása szerint kisebb mint 20 csomó;”;
  - d) az m) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „m) »orrmagasság«: a merülésvonalokról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény 39. szabályában meghatározott orrmagasság;”;
  - e) az r) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „r) »kikötőterület«: a 4. cikk (2) bekezdése szerint jegyzékbe vett tengersizakaszoktól eltérő olyan terület, amelyet a tagállamok határoznak meg és amely terület a kikötői rendszer szerves részét képező legtávolabbi állandó kikötői létesítményekig, vagy folyótorkolatot vagy hasonló védett területet védő természetes földrajzi képződmény által meghatározott határig terjed;”;
  - f) Az s) pontot el kell hagyni;
  - g) Az u) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „u) »kikötő szerinti állam«: az a tagállam, amelynek kikötőibe vagy kikötőiből egy másik állam lobogója alatt hajózó hajó vagy vízi jármű belföldi úton fut be vagy ki;”;
  - h) A v) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „v) »elismert szervezet«: a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében elismert szervezet\*;
- 
- \* Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 391/2009/EK rendelete a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 11. o.);
- i) Az y) pont helyébe a következő szöveg lép:
    - „y) »mozgáskorlátozott személyek«: mindazok a személyek, akik számára különös nehézséget okoz a tömegközlekedés igénybevétele, így az idős emberek, a fogyatékosokkal élő személyek, a csökkent érzékelő

képességűek és a kerekesszéket használók, a terhes nők és a kisgyermeket kísérő személyek;”;

j) A cikk a következő pontokkal egészül ki:

- „z) »vitorláshajó«: olyan hajó, amely segédüzemi és vészhelyzeti célból rendelkezik ugyan gépi meghajtással, de elsősorban vitorlák hajtják;
- za) »egyenértékű anyag«: olyan alumíniumötvözet vagy más nem éghető anyag, amely szigetelésének köszönhetően olyan szerkezeti és ellenállási tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a szabványos tűzállósági vizsgálat során megegyeznek az acél tulajdonságaival;
- zb) »szabványos tűzállósági vizsgálat«: olyan vizsgálat, amelynek során az érintett válaszfalak vagy fedélzetek mintáit egy vizsgálati kemencében olyan hőmérsékletnek teszik ki, amely megközelíti az IMO-közgyűlés által 2010. december 3-án elfogadott MSC.307(88) határozat naprakész változatában található, a tűzállósági vizsgálatok alkalmazásának 2010. évi nemzetközi szabályzatában meghatározott vizsgálati módszer szerinti szabványos idő-hőmérséklet diagramot;
- zc) »hagyományos hajó«: az 1965 előtt tervezett történelmi személyhajók és azok túlnyomó részt eredeti anyagból épült másolatai (köztük a tengerész szaktudás és hagyományok előmozdítása céljából tervezett hajók), amelyek élő kulturális emlékműként szolgálnak, és amelyeket a tengerész szaktudás és gyakorlat hagyományos alapelvei szerint közlekedtetnek;
- zd) »kedvtelési célú hajó/vízi jármű«: rakományt egyáltalán nem, és legfeljebb 12 utast szállító, üzleti tevékenységet nem folytató hajó, a meghajtási módtól függetlenül;
- ze) »segédhajó«: hajón szállított olyan kisebb hajó, amely egy álló személyhajóról rendeltetésszerűen több mint 12 utast a partra szállít, illetve onnan visszashállít;
- zf) »jelentős mértékű javítás, átalakítás és módosítás« alatt a következők értendők:
  - minden olyan átalakítás, amely jelentősen megváltoztatja a hajó méreteit (például hosszabbítás új középrész betoldásával),
  - minden olyan átalakítás, amely jelentősen megváltoztatja a hajó utasbefogadó képességét (például a járműfedélzet átalakítása utasterré),
  - minden olyan átalakítás, amely jelentősen növeli a hajó élettartamát (például az utastér felújítása egy teljes fedélzeten),
  - bármilyen hajó személyhajóvá történő bármilyen átalakítása.”;

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

*„3. cikk*  
**Hatály**

(1) Ez az irányelv az alábbi személyszállító hajókra és vízi járművekre vonatkozik, amennyiben belföldi úton közlekednek, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt hajóznak:

- a) a 24 méter hosszú és annál hosszabb új és meglévő személyhajókra;

b) a nagysebességű utasszállító vízi járművekre.

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

(2) Ez az irányelv nem vonatkozik:

a) azokra a hajókra, amelyek:

- i. hadihajók és csapatszállító hajók;
- ii. vitorláshajók és nem gépi hajtású hajók;
- iii. nem acélból vagy azzal egyenértékű anyagból készült hajók, és amelyek nem tartoznak a nagysebességű vízi járművekre (MSC 36 (63) határozat, illetve MSC.97 (73) határozat) vagy a dinamikus meghajtású vízi járművekre (A.373 (X) határozat) vonatkozó követelmények hatálya alá;
- iv. egyszerű szerkezeti felépítésű fahajók;
- v. hagyományos hajók;
- vi. kedvtelési célú hajók;
- vii. kizárólag kikötőterületen közlekedő hajók;
- viii. az IMO által 2008. május 13-án elfogadott MSC 266(84) határozat naprakész változatában található, a különleges célú hajók biztonságáról szóló szabályzat I. fejezetének 1.2.3.szabályában említett hajók; vagy
- ix. segédhajók;

b) azokra a nagysebességű vízi járművek, amelyek:

- i. hadi- vagy csapatszállító vízi járművek;
- ii. kedvtelési célú vízi járművek;
- iii. kizárólag kikötőterületen közlekedő vízi járművek; vagy
- iv. az IMO által 2008. május 13-án elfogadott MSC 266(84) határozat naprakész változatában található, a különleges célú hajók biztonságáról szóló szabályzat I. fejezetének 1.2.3.szabályában említett vízi járművek.”;

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

»A. osztály«	olyan személyhajó, amely a B., C. és D. osztályba sorolt hajóktól eltérő belföldi úton közlekedik.
»B. osztály«	olyan, belföldi úton közlekedő személyhajó, amely útja során soha nem távolodik el 20 mérföldnél nagyobb távolságra a partvonalától, a közepes dagályszintet

	figyelembe véve.
»C. osztály«	olyan, belföldi úton közlekedő személyhajó, amely olyan tengerszakaszokon hajózik, ahol a 2,5 méter mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége egész éves hajózás esetében egyéves időszakra vonatkoztatva, kizárólag az év egy meghatározott időszakában történő hajózás (például nyári hajózás) esetében pedig az év érintett időszakára vonatkoztatva kisebb mint 10 %, és amely útja során soha nem távolodik el 5 mérföldnél nagyobb távolságra a partvonalától, a közepes dagályszintet figyelembe véve.
»D. osztály«	olyan, belföldi úton közlekedő személyhajó, amely olyan tengerszakaszokon hajózik, ahol a 1,5 méter mértékadó hullámmagasság elérésének valószínűsége egész éves hajózás esetében egyéves időszakra vonatkoztatva, kizárólag az év egy meghatározott időszakában történő hajózás (pl. nyári hajózás) esetében pedig az év érintett időszakára vonatkoztatva kisebb mint 10 %, és amely útja során soha nem távolodik el 3 mérföldnél nagyobb távolságra a partvonalától, a közepes dagályszintet figyelembe véve.

”.

b) A (2) bekezdés a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a) összeállítja és szükség esetén frissíti a joghatósága alá tartozó tengerszakaszok jegyzékét, és az (1) bekezdésben az egyes osztályokra megállapított kritériumok alapján kijelöli azon tengerszakaszok belső határait, amelyeken a D. osztályú hajók közlekedhetnek, továbbá az egész évben hajózható szakaszokat és adott esetben az időszakos hajózási korlátozás alá eső szakaszokat;”;

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállamnak, amely kikötő szerinti államként jár el, el kell ismernie a belföldi úton közlekedő nagysebességű utasszállító vízi járművek számára egy másik tagállamban kiállított nagysebességű vízi jármű biztonsági bizonyítványt és hajózási engedélyt, vagy a 13. cikkben említett, belföldi úton közlekedő személyhajó számára egy másik tagállam által kiállított személyhajó biztonsági bizonyítványt.”;

b) A (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv\* rendelkezései értelmében a kikötő szerinti állam megvizsgálhatja a belföldi úton közlekedő személyhajókat vagy nagysebességű utasszállító vízi járműveket, és átvizsgálhatja okmányait.

(4) A 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv\* követelményeinek megfelelő tengerészeti felszereléseket úgy kell tekinteni,



hogy megfeleljenek az ezen irányelvvel összhangban meghatározott követelményeknek.

---

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

\*\* Az Európai Parlament és a Tanács 2014. július 23-i 2014/90/EU irányelve a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o.).”;

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. Az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a hajótest építésének és karbantartásának, a fő- és segédgépeknek, a villamos és automatizált berendezéseknek meg kell felelniük azon követelményeknek, amelyeket egy elismert szervezet szabályai, vagy egy közigazgatás által alkalmazott egyenértékű szabályok az adott osztályra meghatároznak a 2009/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv\* 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően;

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/15/EK irányelve a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 47. o.).”;

ii. A c) pontot el kell hagyni;

b) A (2) bekezdés b) pontjának ii. alpontját el kell hagyni;

c) A (3) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a c) és a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a C. és D. osztályú meglévő személyhajóknak meg kell felelniük ezen irányelv vonatkozó követelményeinek, a követelményekben nem szereplő esetekben pedig a lobogó szerinti állam közigazgatása által meghatározott szabályoknak; e szabályoknak az I. melléklet II-1. és II-2. fejezetével azonos biztonsági szintet kell nyújtaniuk, miközben figyelembe kell venni az azon tengerszakaszokra vonatkozó sajátos helyi működési feltételeket, amelyeken az említett osztályú hajók közlekednek;

mielőtt a meglévő C. és D. osztályú személyhajók a kikötő szerinti államban rendszeres belföldi utakon közlekedhetnének, a lobogó szerinti állam közigazgatása e szabályokkal kapcsolatban beszerzi a kikötő szerinti állam hozzájárulását;

d) amennyiben egy tagállam azon a véleményen van, hogy a kikötő szerinti állam közigazgatása által az e bekezdés c) pontja alapján meghatározott szabályok indokolatlanok, erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság végrehajtási jogi aktus révén dönt arról, hogy a kikötő szerinti állam közigazgatása által

alkalmazott szabályok indokolatlanok-e, vagy sem. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.”;

- ii. Az e) és az f) pontot el kell hagyni.
- d) A (4) bekezdés a következőképpen módosul:
  - i. Az a) pontban a harmadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– teljes mértékben megfelel az IMO A.373(10) határozatának naprakész változatában található, a dinamikus felhajtóerejű vízi járművekre vonatkozó biztonsági szabályzat (DSC Szabályzat) követelményeinek.”;
  - ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a nagysebességű személyhajó építésének és karbantartásának, valamint felszerelésének meg kell felelnie egy elismert szervezet nagysebességű vízi járművekre vonatkozó osztályozási előírásainak, vagy a 2009/15/EK irányelv 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően a közigazgatás által alkalmazott megfelelő szabályoknak.”;
- e) A cikk a következő (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:
  - „(5) az új és meglévő személyhajókon végzett jelentős mértékű javításoknak, átalakításoknak és módosításoknak, valamint az ezekhez kapcsolódó felszereléseknek meg kell felelniük az új hajókra vonatkozóan a (2) bekezdés a) pontjában előírt követelményeknek; a hajókon végzett olyan átalakítások, amelyek kizárólag a biztonsági szint növelésére irányulnak, nem tekintendők jelentős mértékű módosításnak.
  - (6) Az ezen irányelv hatálybalépése előtt épített, egyenértékű anyagból készült hajóknak legkésőbb [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított 5 éven belül]-án/-én teljesíteniük kell az irányelv követelményeit.”;
- 6. A 7. cikk (2) bekezdését el kell hagyni;
- 7. A 8. cikk a következőképpen módosul:
  - a) a (3) bekezdés második albekezdését el kell hagyni;
  - b) a (4) bekezdést el kell hagyni;
- 8. A 9. cikk a következőképpen módosul:
  - a) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok – a (4) bekezdésben meghatározott eljárás betartása mellett – olyan intézkedéseket hozhatnak, amelyek egyenértékűek az ezen irányelvben foglalt egyes követelményekkel, feltéve, hogy ezek legalább annyira hatékonyak, mint az említett követelmények.”;
  - b) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (1), (2) vagy (3) bekezdésben foglalt rendelkezések alkalmazása esetén a tagállamok e bekezdés ötödik albekezdésével összhangban járnak el.

Értesítik a Bizottságot az elfogadni tervezett intézkedésekről, és azokkal kapcsolatban annyi részletet közölnek, amennyi a biztonsági szint megfelelő fenntartásának bizonyításához szükséges.

Amennyiben az értesítéstől számított hat hónapon belül a Bizottság végrehajtási jogi aktus révén határozatot hoz arról, hogy a tervezett szabályozás nem indokolt, akkor az érintett tagállamnak módosítania kell a tervezett intézkedéseket, vagy nem fogadhatja el azokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásban kell elfogadni.

Az elfogadott intézkedéseket a vonatkozó nemzeti jogszabályoknak kell tartalmazniuk, és közölni kell őket a Bizottsággal és a többi tagállammal.

A második és a negyedik albekezdésben említett intézkedéseket a Bizottság által e célra létrehozott és működtetett adatbázison keresztül kell bejelenteni. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adatbázishoz való hozzáférés feltételeiről.”;

- c) Az (5) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a Bizottság végrehajtási jogi aktus formájában határozatot hoz arról, hogy az élet- és vagyonbiztonságot, valamint a környezetet fenyegető komoly veszély miatt az adott hajó vagy vízi jármű működésének felfüggesztésére, illetve átmeneti intézkedések előírására vonatkozó tagállami döntés indokolt-e, és amennyiben nem, az érintett tagállamnak az átmeneti felfüggesztést vagy az intézkedéseket vissza kell-e vonnia. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.”;

9. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdés d) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„d) a »nemzetközi egyezményekre« és az IMO-határozatokra való, a 2. cikk g), m) és q) pontjában, a 3. cikk (2) bekezdésének a) pontjában, a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 6. cikk (2) bekezdésének b) pontjában szereplő konkrét hivatkozások.”;

- b) A (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett módosításokról.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően olyan, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv módosításáról, amelyek az ezen irányelv 2. cikkében említett nemzetközi okmányok módosításait kizárják az irányelv hatálya alól, amennyiben egyértelműen fennáll a veszélye annak, hogy a nemzetközi okmány adott módosítása nyomán csökkenni fog a tengeri közlekedés biztonságára, a hajókról történő szennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozóan az uniós jogszabályok által létrehozott követelményszint, illetve a módosítás ez utóbbival összeegyeztethetetlen.”;

10. A szöveg a következő 10a. cikkel egészül ki:

### A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap a 9. cikk (4) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(2) A Bizottság [a hatálybalépést követő naptól] kezdődően határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 9. cikk (4) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. cikk (4) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében és a 10. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt 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 szabályozás javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak 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 9. cikk (4) bekezdése, a 10. cikk (3) bekezdése és a 10. cikk (4) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak akkor lépnek 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 ellenük 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 meghosszabbítható.

(7) Azokat a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat, amelyek a 10. cikk (4) bekezdésével összhangban a nemzetközi okmányok módosításait ezen irányelv hatálya alól kizárják, a szóban forgó módosítás hallgatóságos elfogadására nemzetközileg megállapított határidő lejártá vagy a szóban forgó módosítás hatálybalépésének tervezett időpontja előtt legalább három hónappal kell elfogadni. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépését megelőző időszakban a tagállamok nem kezdeményeznek az érintett nemzetközi jogi okmány módosításának nemzeti jogszabályaikba történő átvételét vagy alkalmazását célzó intézkedéseket.”;

11. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet\* 5. cikkét kell alkalmazni.

---

Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.)”;

b) a (3) bekezdést el kell hagyni;

12. A 12. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:  
„(1) A lobogó szerinti állam közigazgatása minden egyes személyhajót az a), b) és c) pontban meghatározott szemlének veti alá:  
a) üzembe helyezés előtti szemle;  
b) időszakos szemle 12 havonta egyszer; és  
c) alkalmankénti járulékos szemlék.”;
  - b) a (2) bekezdést el kell hagyni;
13. A 13. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:  
„(1) Az ezen irányelv követelményeinek megfelelő minden új és meglévő személyhajónak rendelkeznie kell az ezen irányelvnek megfelelő személyhajó biztonsági bizonyítvánnyal. A bizonyítványnak a II. mellékletben megadott formában kell készülnie. A bizonyítványt – a 12. cikk (1) bekezdésének a) pontjában leírt üzembe helyezés előtti szemlét követően – a lobogó szerinti állam közigazgatása állítja ki.”;
  - b) a (3) bekezdés harmadik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:  
„A lobogó szerinti állam közigazgatása a kikötő szerinti állam belföldi útjain közlekedő nagysebességű utasszállító vízi járművek hajózási engedélyének kiadása előtt megegyezik a kikötő szerinti állammal azokról az esetleges működési feltételekről, amelyek az adott vízi járműnek az adott államban történő hajójásához kapcsolódnak. A lobogó szerinti állam közigazgatása minden ilyen feltételt feltüntet a hajózási engedélyen.”;
  - c) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:  
„(4) A hajó vagy a vízi jármű bizonyítványán fel kell tüntetni a hajó vagy vízi jármű tekintetében a 9. cikk (1), (2) és (3) bekezdésének értelmében és azzal összhangban biztosított járulékos biztonsági követelményeket, egyenértékűségeket és mentességeket.”;
14. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„14. cikk*

**Az 1974. évi SOLAS-egyezmény szabályai**

- (1) A nemzetközi utakon közlekedő személyhajók tekintetében az Unió javaslatokat nyújt be az IMO-nak, hogy előmozdítsa az IMO-n belül folyó azon munkát, amelynek célja az 1974. évi SOLAS-egyezmény naprakész változatában szereplő, a közigazgatási szervek szabad belátására bízott kérdéseket magába foglaló szabályainak felülvizsgálata, a szabályok összehangolt értelmezése és ez utóbbiak értelemszerű módosításainak elfogadása.
- (2) Az (1) bekezdésben említett javaslatokat az I. mellékletben meghatározott harmonizált szabályozás alapján kell az IMO-hoz benyújtani.”;
15. a szöveg a következő 16a. cikkel egészül ki:

„16 a. cikk  
**Felülvizsgálat**

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményeiről [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított hét éven belül]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”;

16. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A II-2. fejezet A. része 13.1. pontjának hatodik mondata helyébe a következő szöveg lép:

Amennyiben a hajó egy másik tagállamban belföldi úton van, akkor a fenti szövegeket e kikötő szerinti állam hivatalos nyelvére is le kell fordítani, amennyiben az nem angol vagy francia.”;

- b) A III. fejezet 2. pontjában szereplő táblázatban, az 1. lábjegyzet első bekezdésének bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A túlélési járművek lehetnek mentőcsónakok, mentőtutajok, vagy ezek vegyesen, a III/2.2. szabálynak megfelelően. Amennyiben azt az utak védett természete és/vagy a működési terület kedvező klimatikus feltételei indokolják, tekintettel az IMO MSC 1046. körlevélben megfogalmazott ajánlásokra, és amennyiben azt a kikötő szerinti tagállam nem utasítja vissza, a lobogó szerinti állam hatóságai elfogadhatják.”.

2. cikk  
**Átültetés**

- (1) A tagállamok legkésőbb [a hatálybalépést 12 hónappal követő dátum]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

A rendelkezéseket [a hatálybalépést 12 hónappal követő dátum]-tól/-től alkalmazzák.

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

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

3. cikk  
**Hatálybalépés**

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

*4. cikk*  
**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*