



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2016. június 7.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2016/0172 (COD)**

9965/16
ADD 1

MAR 162
CODEC 848

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2016. június 7.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2016) 371 final - ANNEXES 1 to 4
Tárgy:	MELLÉKLETEK a következőhöz: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE 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

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2016) 371 final számú dokumentum I-IV.MELLÉKLETÉT.

Melléklet: COM(2016) 371 final - ANNEXES 1 to 4

Brüsszel, 2016.6.6.
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

MELLÉKLETEK

a következőhöz:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

1. MELLÉKLET
A MENETREND SZERINT KÖZLEKEDŐ HAJÓKRA VONATKOZÓ EGYEDI
KÖVETELMÉNYEK

(a 3. és az 5. cikk értelmében)

A következőket kell ellenőrizni:

1. a parancsnok még a ro-ro komphajó vagy a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű útnak indulása előtt megfelelő adatokkal rendelkezik a hajózást támogató parti rendszerekről és más olyan információs rendszerekről, amelyek lehetővé teszik a hajóút biztonságos lebonyolítását, továbbá hogy a tagállamok által létrehozott navigációs támogató és információs rendszereket a kapitány használja;
2. 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 áttekintést könnyen hozzáférhető helyen helyezik el, és az tartalmazza:
 - a) a tengeri és kikötői szolgálat rendjét; és
 - b) az őrszolgálatot teljesítők esetében előírt maximális munkaóraszámot vagy minimális pihenési időt;
4. a parancsnokot semmi 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 komphajó vagy vízi jármű biztonságát veszélyeztető sérüléseit vagy maradandó deformálódását, illetve az ilyen kapuk biztonsági funkcióinak hiányosságait haladéktalanul jelentik mind a lobogó szerinti állam, mind pedig a kikötő szerinti állam hatóságainak, és a hiányosságokat a hatóságok megelégedésére azonnal helyrehozzák;
7. a ro-ro komphajó, illetve a gyorsjáratú személyszállító vízi jármű útjának megkezdése előtt rendelkezésre áll egy naprakész útiterv. Az útiterv elkészítésének során maradéktalanul figyelembe veszik az útitervek elkészítésére vonatkozó iránymutatásokról szóló, 1999. november 25-i A.893(21) IMO közgyűlési állásfoglalásban megállapított iránymutatásokat;
8. az utasokat tájékoztatják az idős korúak és mozgáskorlátozottak számára a fedélzeten rendelkezésre álló szolgáltatásokról és segítségnyújtásról, és ezek a gyengén látók számára is megfelelő formában hozzáférhetőek.

2. MELLÉKLET
ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

(a 3. és az 5. cikk értelmében)

1. Az ellenőrzések biztosítják, 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, a stabilitásra, a tűzvédelemre, az utasok maximális létszámára, az életmentő felszerelésekre és a veszélyes áruk szállítására, valamint a rádió-távközlési és navigációs felszerelésekre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesüljenek. Az ellenőrzések e célból kiterjednek a következőkre:
- a vészhelyzeti generátor indítása,
 - a vészvilágítás ellenőrzése,
 - a rádióberendezések vészhelyzeti áramforrásának ellenőrzése,
 - a hangosítórendszer tesztelése,
 - a tűzoltógyakorlat, beleértve annak demonstrálását, hogy a személyzet ismeri a tűzoltó felszerelések használatát,
 - a vészhelyzeti tűzoltó szivattyú működtetése az üzemelő tűzoltó fővezetékre csatlakoztatott két tűzoltó tömlővel,
 - a kazánok, a fő- és segédgépek üzemanyag-ellátása, továbbá a szellőztetőventilátorok távoli vészleállító vezérlőjének vizsgálata,
 - a tűzvédelmi csappantyú helyi és távoli vezérlőjének vizsgálata,
 - a tűzérzékelő- és -riasztó rendszer vizsgálata,
 - a tűzálló ajtók megfelelő záródásának vizsgálata,
 - a fenékárok-szivattyúk működtetése,
 - a vízzáró fedélzeti ajtók lezárása 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 kormánygépük beindításával és vizsgálatával, majd kiemelésük a vízből fedélzeti helyükre,
 - annak ellenőrzése, hogy a mentőcsónakok és készenléti mentőcsónakok megfelelnek-e a leltárnak,
 - a hajó vagy vízi jármű kormánygépének és segédkormánygépének vizsgálata.

2. Az ellenőrzések kiterjednek a terv szerinti fedélzeti karbantartó rendszer ellenőrzésére.
3. Az ellenőrzések arra összpontosítanak, 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 szükség esetén tudnak-e e nyelven parancsot vagy utasítást adni, illetve jelenteni. Ellenőrizni kell a dokumentumokkal alátámasztott, arra vonatkozó bizonyítékot, hogy a személyzet tagjai képzésben vettek részt, különös tekintettel a következőkre:
 - tömeg irányítására vonatkozó képzés,
 - vészhelyzetben működő rendszerek megismerése,
 - biztonsági képzés az utasterekben az utasoknak, és különösen vészhelyzetben az idős és mozgássérült személyeknek közvetlen segítséget nyújtó személyzet számára,
 - válságkezelési és arra vonatkozó képzés, hogy vészhelyzetben hogyan kell az emberekkel bánni.

Az ellenőrzés kiterjed annak felmérésére is, hogy a szolgálati rend nem okoz-e indokolatlan kimerültséget, főleg az őrszolgálatot teljesítő személyzet körében.

4. 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 irányelv¹ rendelkezéseinek.

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

3. MELLÉKLET
**A MENETREND SZERINTI KÖZLEKEDÉS SORÁN VÉGZETT
ELLENŐRZÉSEKRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK**

(az 5. cikk értelmében)

1. *Az utasokra vonatkozó információk*

Ellenőrizni kell, hogyan biztosítják, hogy az utasok száma ne haladja meg azt a létszámot, amelyre a ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet (a továbbiakban: hajó) hitelesítették. Az utasokra vonatkozó információk nyilvántartásának módja megfelel-e a 98/41/EK tanácsi irányelv² 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, hogy szükség esetén megbízható merülésmércék vannak felszerelve, és azokat használják is. Intézkedéseket hoztak a hajó túlterhelésének elkerülésére, és annak biztosítására, hogy a megfelelő térfelosztási merülésvonal nincs víz alatt. A rakomány és a stabilitás értékelését az előírásoknak megfelelően végzik el. A tehergépjárműveket és egyéb rakományt lemérték, valahányszor arra szükség volt, és az adatokat a hajóra továbbították a terhelés és a stabilitás értékelése céljából. A kárelhárítási terv mindig rendelkezésre áll, és a hajó tisztjeit ellátták a kárelhárítási ismereteket tartalmazó kézikönyvekkel.

3. *Hajózásra való alkalmasság*

Meg kell bizonyosodni a kikötőhely elhagyása előtt arról, hogy a hajó hajózásra alkalmas, többek között igazolva, 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 orr-rakodónyílást be nem zárják, valamint amíg megteszik az orr, a tat és a hajó oldalán található ajtók zárására vonatkozó intézkedéseket, továbbá hogy vannak jelzőfények, és a kamerás megfigyelőrendszer mutatja az ajtók állapotát a navigációs 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. Abiztonságra vonatkozó szokásos bejelentések az út megkezdésekor elhangzanak, és az utasok számára fenntartott helyeken – beleértve az utasok számára hozzáférhető nyílt fedélzeteket – jól hallhatóak.

² 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.).

5. *A hajónapló bejegyzései*

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

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 látva jelzéssel, címkével, szabályszerűen vannak-e elrendezve, rögzítve és elkülönítve.

A veszélyes és szennyező árukat szállító járművek megfelelő jelzéssel vannak ellátva és előírászerűen vannak rögzítve. Veszélyes és szennyező áruk szállításakor a parton rendelkezésre áll a megfelelő fuvarlevél vagy rakodási terv. A parancsnok tisztában van a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ szerinti, értesítésre vonatkozó előírással, és a veszélyes vagy szennyező árukat érintő esemény esetében a vészhelyzeti eljárásokra és elsősegélynyújtásra vonatkozó intézkedésekkel. A járműfedélzeteket szellőztető berendezéseket folyamatosan üzemeltetik, illetve 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 rögzítésére vonatkozó rendelkezések arra az esetre, ha az időjárás kedvezőtlenre fordul, vagy ez várható. Lehetőség szerint a buszok és a motorkerékpárok rögzítése. A hajó rendelkezik-e szállítmányrögzítési kézikönyvvel.

8. *Járműfedélzetek*

Ellenőrizni kell, hogy a speciális rakományokat és ro-ro raktereket őrzik-e, vagy kamerafigyelő rendszerrel figyelemmel kísérik-e, hogy észlelhető legyen a járművek elmozdulása rossz időjárás esetén, valamint az illetéktelen személyek belépése a raktérbe. A tűzbiztos ajtókat és bejáratokat zárva tartják-e, és helyeztek-e el jelzéseket az utasok távoltartására a járműfedélzettől, amíg a hajó a tengeren van.

9. *Vízzáró ajtók zárása*

³ 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.).

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

10. *Tűzoltóórjárat*

Meg kell győződni arról, hogy hatékony tűzoltó-őrszolgálatot tartanak fenn, és a tűz keletkezése idejében megállapítható. Ennek ki kell terjednie a speciális besorolású helyiségekre, ahol nincs felszerelve rögzített tűzjelző és -riasztó berendezés, úgy, hogy e helyiségek a 8. pontban leírtak szerint ellenőrizhetők legyenek.

11. *Kommunikáció vészhelyzet esetén*

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) az adott útvonalon szállított utasok főbb nemzetiségei szerinti nyelv vagy nyelvek;
- b) annak valószínűsége, hogy az elemi angol szókincs használatának képessége alapvető utasítások esetén kommunikációs lehetőséget teremt a segítségre szoruló utassal, függetlenül attól, hogy az utas és a hajószemélyzet tagja beszél-e közös nyelvet;
- c) annak lehetősége, hogy vészhelyzetben, amikor szóbeli kommunikációra nincs lehetőség, valamely más módon kommunikáljanak (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) az utasok anyanyelvén vagy -nyelvein a biztonsági utasításokról történt tájékoztatás szintje;
- 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.

13. *Biztonsági berendezések*

Ellenőrizni kell, hogy karbantartják-e az életmentő és tűzoltó berendezéseket, beleértve a tűzbiztos ajtókat és a strukturális tűzvédelem más, könnyen ellenőrizhető

elemeit. A tűzvédelmi tervek állandóan ki vannak-e függesztve, vagy ezzel egyenértékű információkat tartalmazó kézikönyvekről 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, vészszárók, a viharszelepek vezérlésének stb. működését.

14. *Navigációs és rádióberendezések*

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

15. *Helyettesítő vészvilágítás*

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

16. *Menekülési útvonalak*

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

17. *Üzemi kézikönyv*

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

18. *A géptér tisztasága*

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

19. *A hulladék eltávolítása*

Ellenőrizni kell, hogy a hulladék kezelésére és eltávolítására hozott rendelkezések kielégítőek-e.

20. *Terv szerinti karbantartás*

Minden vállalkozásnak rendelkeznie kell a tervszerű karbantartási rendszerre vonatkozó előírásokkal, amelyek kiterjednek minden biztonságilag fontos területre, beleértve az orr- és tatrési kapukat és oldalsó nyílászárókat, az ezekre vonatkozó zárási előírásokat, továbbá a géptér karbantartását és a biztonsági felszereléseket. Minden terület vonatkozásában rendelkezésre kell állnia egy, a rendszeres vizsgálatra vonatkozó tervnek a biztonság lehető legmagasabb szintjének biztosítása érdekében.

Eljárásokat kell megállapítani a hibák feljegyzésére, és annak igazolására, hogy azokat szabályszerűen kijavították azért, hogy ezáltal a parancsnoknak és a parton a vállalkozás vezetésében kijelölt személynek tudomása legyen a hibákról, és meghatározott időn belül értesüljön arról, hogy azokat mikor javították ki. A belső és külső orrkapu zárására vonatkozó időszakos ellenőrzések rendelkezéseinek ki kell terjedniük a jelzőműszerekre, megfigyelőberendezésekre, és minden fedélzeti vízfolyó nyílásra az orr-rakodónyílás és a belső kapu közötti térben, továbbá különösképpen a zárómechanizmusokra és az azokhoz kapcsolódó hidraulikus rendszerekre.

21. *Utazás*

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

4. MELLÉKLET
MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

1999/35/EK irányelv	Új irányelv
1. cikk	--
2. cikk, a), b), d), e), f), g), h), j), m), n), o) és r) pont	2. cikk, (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10) és (11) bekezdés
2. cikk, c), i), k), l), p), q) és s) pont	--
3. cikk	1. cikk
4. cikk	--
5. cikk, (1) bekezdés, a) pont	3. cikk
5. cikk, (1) bekezdés, b) pont és (2) bekezdés	--
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) és (8) bekezdés	--
11. cikk, (6) bekezdés	6. cikk, (1) bekezdés
13. cikk, (1), (2), (4) és (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

