EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.7.23.
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről (kodifikált szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A Bizottság a népek Európájának jegyében nagy jelentőséget tulajdonít az uniós joganyag egyszerűsítésének és átláthatóbbá tételének annak érdekében, hogy az a polgárok számára világosabb és könnyebben hozzáférhető legyen, így tovább bővítve a számukra biztosított jogok gyakorlásának lehetőségeit.

   Ez a cél nem érhető el mindaddig, amíg számos, sokszor jelentősen módosított rendelkezés részben az eredeti jogi aktusban, részben pedig a későbbi, módosító jogi aktusokban szétszórtan található meg. A hatályos rendelkezések megállapításához így jelentős kutatómunka és számos jogi aktus összevetése szükséges.

   Ezen okból, valamint azért, hogy a joganyag egyértelmű és áttekinthető legyen, szükséges a többször módosított jogi aktusok kodifikációja.

2. A Bizottság 1987. április 1-jén úgy határozott[1], hogy szervezeti egységei számára előírja valamennyi jogi aktusnak a legkésőbb a tizedik módosítást követő kodifikációját, hangsúlyozva, hogy ez minimumkövetelményként értendő, és ezen egységeknek törekedniük kell az illetékességükbe tartozó jogi aktusok kodifikációjának még gyakrabban történő elvégzésére annak érdekében, hogy e jogi aktusok rendelkezései áttekinthetők és könnyen érthetők legyenek.

3. Az 1992. decemberi edinburgh-i Európai Tanács következtetései[2] is megerősítették e követelményt, amennyiben rámutattak a kodifikáció fontosságára, ugyanis a tekintetben, hogy valamely adott helyzetre az adott időben mely jogi aktus alkalmazandó, a kodifikáció jogbiztonságot teremt.

   A kodifikációt a szokásos uniós jogalkotási eljárással összhangban kell elvégezni.

   Mivel a kodifikáció tárgyát képező jogi aktus érdemben nem módosítható, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság 1994. december 20-án intézményközi megállapodást kötöttek arról, hogy a kodifikált jogi aktusok elfogadása során gyorsított eljárás alkalmazható.

4. Ezen javaslat célja a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről szóló, 2003. április 14.-i 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv kodifikációja[3]. Az új irányelv a benne foglalt jogi aktusok[4] helyébe lép. E javaslat teljes egészében megőrzi a kodifikált jogi aktusok tartalmát, és ennek megfelelően, kizárólag a kodifikáció elvégzéséhez szükséges alaki_kiigazítások elvégzésével, azokat pusztán egybefoglalja.

5. A kodifikációs javaslatot a 2003/25/EK irányelv és a módosító aktusok előzetes, valamennyi hivatalos nyelven készült, egységes szerkezetbe foglalt változata alapján az Európai Unió Kiadóhivatala készítette adatfeldolgozó rendszer segítségével. Abban az esetben, ha a cikkek új számozást kaptak, a régi és az új számozás közötti összefüggést a kodifikált irányelv V. mellékletében foglalt megfelelési táblázat tartalmazza.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Lásd a következtetések A. részének 3. mellékletét.
3 E kodifikáció a 2026 évi jogalkotási programban szerepel.
4 Lásd ezen javaslat IV. mellékletének A. részét.

↓ 2003/25/ EK (kiigazított szöveg)

2026/0215 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről (kodifikált szöveg)

(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 tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[5],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[6],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

↓

(1) A 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[7] több alkalommal jelentős mértékben módosították[8]. Az irányelvet az áttekinthetőség és észszerűség érdekében célszerű kodifikálni.

↓ 2003/25/ EK (1) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(2) A közös közlekedéspolitika keretében intézkedéseket kell tenni a tengeri személyszállítás ⌦ szükséges biztonsági szintjének biztosítása ⌫ érdekében.

---

5 HL C, […] […], […]o.

6 HL C, […] […], […]o.

7 Az Európai Parlament és a Tanács 2003/25/EK irányelve (2003. április 14.) a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről (HL L 123., 2003.5.17., 22. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Lásd ezen javaslat IV. mellékletének A. részét.

↓ 2003/25/ EK (2) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(3) Az ⊠ Unió ⊠ minden lehetséges eszközzel el kívánja kerülni a ro-ro személyhajókat érintő és emberéletet követelő tengeri baleseteket.

↓ 2003/25/ EK (4) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(4) A ro-ro személyhajókat használó személyek és az ilyen hajók fedélzetén alkalmazott személyzet számára az egész ⊠ Unióban ⊠ azonosan magas biztonsági szintet kell biztosítani, függetlenül attól, hogy a hajó mely tengerszakaszokon üzemel.

↓ 2003/25/ EK (5) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(5) Különösen a tengeri személyszállítás belső piaci dimenziójának figyelembevételével az ⊠ uniós ⊠ szintű intézkedés jelenti az egyetlen lehetséges módot a hajók egységes biztonsági szintjének az ⊠ Unió ⊠ egész területén történő előírására.

↓ 2003/25/ EK (6) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(6) Az ⊠ uniós ⊠ szintű intézkedés jelenti a legjobb módot a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (International Maritime Organisation, IMO) belül elfogadott alapelvek összehangolt érvényesítésének biztosítására, elkerülve így az ⊠ Unióban ⊠ üzemben tartott ro-ro személyhajók üzemben tartói közötti verseny torzulását.

↓ 2003/25/ EK (3) preambulumbekezdés

(7) A ro-ro személyhajók ütközési sérülést követő túlélőképessége - amelyet a havariastabilitási szabványuk határoz meg - alapvető tényezője az utasok és a személyzet biztonságának, és különösen lényeges a felkutatási és mentési műveletek során; a zárt ro-ro fedélzettel rendelkező ro-ro személyhajók ütközési sérülést követő stabilitásával kapcsolatos legveszélyesebb problémát az e fedélzetben felhalmozódó jelentős mennyiségű víz okozza.

↓ 2003/25/ EK (7) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(8) A sérült ro-ro személyhajók általános stabilitási követelményeit ⌦ az 1974. évi Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény szerződő kormányai 1990. évi konferenciája ⌫ (SOLAS Egyezmény) állapította meg nemzetközi szinten, és azt rögzítették a SOLAS Egyezmény II-1/B/8. szabályában (SOLAS-90-norma) is. E követelményeket az ⌦ Unió ⌫ egészében alkalmazni kell a SOLAS Egyezmény nemzetközi utakra való közvetlen alkalmazása és a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[9] belföldi utakra való alkalmazása következtében.

↓ 2003/25/ EK (8) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(9) A SOLAS-90-normában található ⌦ sérülési stabilitási követelmények ⌫ magukba foglalják a ro-ro fedélzetet elárasztó víz hatását 1,5 m mértékadó hullámmagasságú tengerállapot mellett.

↓ 2023/946 (3) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(10) ⌦ Az 1974. évi Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény szerződő kormányai konferenciájának 1995. november 29-én „A ro-ro személyhajók különleges stabilitási követelményeiről szóló regionális megállapodások” tárgyában elfogadott 14. határozata ⌫ lehetővé teszi az IMO tagjainak, hogy regionális megállapodásokat kössenek, ha úgy ítélik meg, hogy az uralkodó tengeri viszonyok és egyéb helyi viszonyok különleges stabilitási követelményeket tesznek szükségessé valamely adott tengerszakaszon.

↓ 2003/25/ EK (10) preambulumbekezdés

(11) 1996. február 28-án Stockholmban nyolc észak-európai ország, köztük hét tagállam, arról állapodott meg, hogy szigorúbb stabilitási normákat vezetnek be a sérült ro-ro személyhajók esetében, hogy figyelembe vegyék a ro-ro fedélzeten felgyűlő víz hatását, és hogy lehetővé tegyék azt, hogy a hajó a SOLAS-90-normában megfogalmazottnál súlyosabb, egészen 4 m mértékadó hullámmagasságig terjedő viszonyokat is túléljen.

[9] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/ EK (11) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(12) ~~E~~ ⊠ A ⊠ Stockholmi megállapodás néven ismert megállapodás szerint a különleges stabilitási norma közvetlenül összefügg azzal a tengerszakasszal, amelyen a hajó üzemel, és különösen az üzemelés szerinti tengerszakaszon mért mértékadó hullámmagassággal. A hajó üzemelési helye szerinti tengerszakasz mértékadó hullámmagassága határozza meg a járműfedélzetet baleseti sérülést követően elárasztó víz magasságát.

↓ 2023/946 (1) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(13) A 2003/25/EK irányelv a ro-ro személyhajókra vonatkozóan egységes szintű különleges stabilitási követelményeket ⊠ állapított ⊠ meg, amelyek javítják az ilyen típusú hajók túlélőképességét ütközési sérülés esetén, és a SOLAS Egyezménynek~~)~~ az említett irányelv elfogadása időpontjában hatályos szövegében meghatározott követelményekkel együtt a biztonság magas szintjét biztosítják az utasok és a személyzet számára.

↓ 2003/25/ EK (20) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(14) Az ezen irányelv által ⊠ megállapított ⊠ egyes különleges stabilitási követelmények alapja a Stockholmi megállapodás mellékleteiben megállapított módszer, amely két alapvető adat, a hajó maradó szabadoldala és a hajó üzemelési helye szerinti tengerszakasz mértékadó hullámmagassága függvényében számítja ki a ro-ro fedélzetet sérülés után elárasztó víz magasságát.

↓ 2023/946 (2) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(15) Az IMO 2017. június 15-én elfogadta a SOLAS Egyezmény módosításáról szóló MSC.421(98) határozatot, amely felülvizsgált stabilitási követelményeket ⊠ állapít meg ⊠ a sérült személyhajókra vonatkozóan. Az említett követelmények a ro-ro személyhajókra is vonatkoznak.

↓ 2023/946 (5) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(16) A 2009/45/EKirányelvben meghatározott követelményeket alkalmazni kell a ro-ro személyhajókra. Az MSC.421(98) határozattal módosított SOLAS Egyezmény „SOLAS 2020” ⌦ stabilitási ⌫ követelményeinek ⌦ alkalmazása ⌫ – jelentősen csökkentené a kockázatot a több mint 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajók esetében.

↓ 2023/946 (7) preambulumbekezdés

(17) A megfelelő biztonsági szint elérése érdekében a legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajók esetében a SOLAS 2020 követelményei nem kötelező jellegű alkalmazásának lehetőségét a SOLAS 2020-ban meghatározott R térbeosztási tényezőnél magasabb szinttől kell függővé tenni.

↓ 2023/946 (6) preambuumbekezdés (kiigazított szöveg)

(18) Az ezen irányelvben a legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajókra vonatkozóan megállapított ⌦ R térbeosztási tényezőnél magasabb szintet ⌫ az ilyen hajók bizonyos szerkezeti kialakításai esetében nehéz lenne végrehajtani. Ezért az ilyen hajókat birtokló vagy azokat az Unióban menetrend szerinti közlekedés céljával üzemeltető társaságok számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy ⌦ az (EU) 2023/946 európai parlamenti és tanácsi ⌫ irányelv[10] hatálybalépése előtt alkalmazandó stabilitási követelményeket alkalmazzák.

(19) A Bizottságnak tíz évvel az (EU) 2023/946 irányelv hatálybalépését követően értékelnie kell a legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított ro-ro személyhajókra vonatkozó lehetőség alkalmazását, hogy ez alapján eldönthesse, hogy szükség van-e ezen irányelv felülvizsgálatára. A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az említett lehetőség igénybevételéről, az érintett hajókra vonatkozó adatokkal együtt.

↓ 2023/946 (8) preambulumbekezdés

(20) A szükséges biztonsági szint biztosítása érdekében különleges sérülési stabilitási követelményeket kell alkalmazni azokra a meglévő ro-ro személyhajókra is, amelyeket

---

[10] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/946 irányelve (2023. május 10.) a 2003/25/EK irányelvnek a javított stabilitási követelmények felvétele és az irányelvnek a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által meghatározott stabilitási követelményekkel való összehangolása tekintetében történő módosításáról (HL L 128., 2023.5.15., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

soha nem tanúsítottak a 2003/25/EK irányelv szerint, és amelyeket menetrend szerinti közlekedés céljából állítanak forgalomba az Unióban.

↓ 2003/25/EK (17) preambulumbekezdés

(21) A biztonság javítása és a verseny torzulásának elkerülése érdekében a stabilitásra vonatkozó közös biztonsági normákat valamennyi olyan ro-ro személyhajóra alkalmazni kell, amely a tagállamok kikötőiből indulva vagy oda érkezve nemzetközi úton menetrend szerinti közlekedést bonyolít le, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt hajózik.

↓ 2003/25/ EK (18) preambulumbekezdés

(22) A hajók biztonsága elsősorban a lobogó szerint állam felelőssége, ezért valamennyi tagállamnak biztosítania kell a lobogója alatt hajózó ro-ro személyhajókra vonatkozó biztonsági követelményeknek való megfelelést.

↓ 2003/25/ EK (19) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(23) A tagállamokkal mint ⌦ kikötő szerinti államokkal ⌫ is foglalkozni kell. Az ilyen minőségben fennálló felelősség a kikötő szerinti állam felelősségén alapul, amely teljesen összhangban van az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. évi tengerjogi egyezményével.

↓ 2003/25/ EK (21) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(24) A tagállamoknak meg kell határozniuk és közzé kell tenniük a kikötőikből rendszeresen kihajózó vagy oda érkező ro-ro személyhajók által érintett tengerszakaszok mértékadó hullámmagasságát. A nemzetközi utak esetében a mértékadó hullámmagasságot, ahol indokolt és lehetséges, az útvonal két végén található államok közötti megállapodásban kell meghatározni.

↓ 2023/946 (9) preambulumbekezdés

(25) A kikötő szerinti államoknak a lehető legnagyobb mértékben együtt kell működniük az ezen irányelvben említett tengerszakaszok jegyzékének összeállítása érdekében, az államok joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszok feletti szuverenitásának és a tengerjog általános elveinek a figyelembevételével.

↓ 2023/946 (10) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(26) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség eddig is segítette a Bizottságot a 2003/25/EK irányelv hatékony végrehajtásában, és az (EU) 2025/2434 európai parlamenti és tanácsi rendelettel[11] összhangban törekednie kell e segítségnyújtás további biztosítására.

↓ 2023/946 (11) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(27) Annak érdekében, hogy a Bizottság értékelni tudja ezen irányelv végrehajtását, és arról jelentést tehessen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, a tagállamoknak adatokat kell szolgáltatniuk minden olyan új ro-ro személyhajóról, amelyet az ezen irányelvben foglalt stabilitási követelményeknek megfelelően legfeljebb 1350 személy menetrend szerinti közlekedés útján történő szállítására tanúsítanak. Ezeket az adatokat a III. mellékletben ⌦ megállapított ⌫ struktúrának megfelelően kell szolgáltatni. Ezen adatoknak valamennyi új ro-ro személyhajó esetében rendelkezésre kell állniuk, mivel azoknak meg kell felelniük a SOLAS 2020-ban ⌦ megállapított ⌫, valószínűségen alapuló stabilitási követelményeknek.

↓ 2003/25/ EK (22) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(28) Az ezen irányelv alkalmazási körébe tartozó vízi utakon közlekedő valamennyi ro-ro személyhajónak rendelkeznie kell a lobogó szerinti állam hatósága által kiadott megfelelőségi igazolással, amelyet az összes többi tagállamnak el kell fogadnia.

↓ 2019/1243 1. cikk és a melléklet IX 4. pontja (kiigazított szöveg)

(29) Az irányelvnek a műszaki fejlődés és a nemzetközi szintű fejlemények szerinti, valamint a végrehajtása során szerzett tapasztalatok fényében történő kiigazítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az ⌦ az Európai Unió működéséről szóló szerződés ⌫ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv mellékleteinek módosítása céljából. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének

[11] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/2434 rendelete (2025. november 26.) az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2025/2434, 2025.12.29., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban[12] megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

↓ 2003/25/ EK (28) preambulumbekezdés

(30) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen az emberi élet megóvását a tengeren a ro-ro személyhajók sérülést követő túlélőképességének javítása révén, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme vagy hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

↓ 2023/946 (13) preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

(31) Az olyan tenger nélküli tagállamok számára, amelyeknek nincs tengeri kikötője, és nem rendelkeznek ⌦ ezen ⌫ irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő ro-ro személyhajóval, az aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében lehetővé kell tenni, hogy eltérjenek ⌦ ezen ⌫ irányelv rendelkezéseitől. Ez azt jelenti, hogy mindaddig, amíg e feltételek teljesülnek, nem kell átültetniük a 2003/25/EK irányelvet.

↓

(32) Ez az irányelv nem érinti a IV. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel és az alkalmazásuk kezdőnapjaival kapcsolatos tagállami kötelezettségeket,

---

↓ 2003/25/EK

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja az, hogy olyan egységes szintű követelményeket állapítson meg a ro-ro személyhajók stabilitására vonatkozóan, amelyek javítják az ilyen típusú hajók

---

[12] HL L 123, 2016.5.12, 1.o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

túlélőképességét ütközési sérülés esetén, és magas biztonsági szintet biztosítanak az utasoknak és a személyzetnek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

↓ 2023/946 1. cikk 1. b) pont

(1) „SOLAS Egyezmény”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezmény és módosításai a mindenkor hatályos változatban;

↓ 2023/946 1. cikk 1. c) pont

(2) „SOLAS 90”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek az MSC.117(74) sz. határozattal módosított szövege;

(3) „SOLAS 2009”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek az MSC.216(82) sz. határozattal módosított szövege;

(4) „SOLAS 2020”: az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú, 1974. évi nemzetközi egyezménynek az MSC.421(98) sz. határozattal módosított szövege;

↓ 2003/25/EK (kiigazított szöveg)

(5) „Stockholmi megállapodás”: ⌦ az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény szerződő kormányai konferenciájának ⌫ 1995. november 29-én „A ro-ro személyhajók különleges stabilitási követelményeiről szóló regionális megállapodások” tárgyában elfogadott 14. határozata ⌦ (a SOLAS '95 konferencia 14. határozata) ⌫ alapján, 1996. február 28-án Stockholmban megkötött megállapodás ;

(6) „ro-ro személyhajó”: olyan hajó, amely több mint 12 utast szállít, és ro-ro rakománytérrel vagy a SOLAS Egyezmény II-2/3. szabályának meghatározása szerinti speciális kategóriájú terekkel rendelkezik;

↓ 2023/946 1. cikk 1. a) pont (kiigazított szöveg)

(7) „meglévő ro-ro személyhajó”: olyan ro-ro személyhajó, amelynek gerincfektetése vagy építésének hasonló szakasza 2024. december 5. előtt történt; az építés hasonló szakasza olyan szakaszt jelent, amelyben:

a) egy bizonyos hajó építése megkezdődik; és

b) a hajó összeépítése megkezdődött, és a már beépített anyag legalább 50 tonnát vagy a szerkezeti anyag becsült tömegének 1 %-át teszi ki, attól függően, hogy melyik a kevesebb;

(8) „új ro-ro személyhajó”: olyan ro-ro személyhajó, amely nem már meglévő ro-ro személyhajó;”;

↓ 2003/25/ EK

(9) „utas”: a hajón tartózkodó minden személy, kivéve a következőket: a hajóparancsnok, a legénység tagjai vagy olyan személyek, akiket a hajó gazdasági tevékenységének megfelelően valamilyen minőségben a hajó fedélzetén foglalkoztatnak vagy alkalmaznak, az egyévesnél fiatalabb csecsemők kivételével

---

↓ 2023/946 1. cikk 1. d) pont (kiigazított szöveg)

(10) „menetrend szerinti közlekedés”: azon ro-ro személyhajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közbenső kikötés nélkül:

a) közzétett menetrend alapján; vagy

b) olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhető rendszerszerű sorozatot alkotnak;”;

↓ 2003/25/ EK (kiigazított szöveg)

(11) „a lobogó szerinti állam hatósága”: azon állam hatáskörrel rendelkező hatóságai, amely lobogója alatt a ro-ro személyhajó hajózni jogosult;

↓ 2023/946 1. cikk 1. e) pont

(12) „kikötő szerinti állam”: azon tagállam, amelynek kikötőjétől vagy kikötőjéig valamely ro-ro személyhajó menetrend szerint közlekedik;

↓ 2003/25/EK

(13) „nemzetközi út”: olyan út, amely egy tagállam kikötőjéből a tagállam területén kívül eső valamely kikötőbe vezet, vagy fordítva;

↓ 2023/946 1. cikk 1. f) pont

(14) „különleges stabilitási követelmények”: az ezen irányelv 6. cikkben említett stabilitási követelmények;

↓ 2003/25/EK (kiigazított szöveg)

(15) „mértékadó hullámmagasság” („H_S”): egy adott időszakon belül megfigyelt hullámmagasságok legnagyobb egyharmadának számtani középértéke;

(16) „maradó szabadoldal” („f”): a sérült ro-ro fedélzet és a sérülés helyén lévő végső merülési vonal közötti legkisebb távolság, figyelmen kívül hagyva a sérült ro-ro fedélzetben felgyülemlő tengervíz további hatását.

↓ 2023/946 1. cikk 1.pont g) pont

(17) „társaság”: a ro-ro személyhajó tulajdonosa, vagy más olyan szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő, aki a személyhajó üzembentartási felelősségét a tulajdonostól átvállalta.

↓ 2003/25/EK

3. cikk

Hatály

(1) Ez az irányelv a tagállamok kikötőiben rendszeres forgalmat bonyolító valamennyi ro-ro személyhajóra vonatkozik - lobogójára való tekintet nélkül -, amikor az nemzetközi úton közlekedik.

↓ 2023/946 1.2 cikk

(2) Kikötő szerinti államként minden tagállam biztosítja, hogy a nem tagállamok lobogója alatt közlekedő ro-ro személyhajók teljes mértékben megfeleljenek ezen irányelv követelményeinek, mielőtt az (EU) 2017/2110 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[13] összhangban menetrend szerinti forgalmat bonyolítanának le az adott tagállam kikötőiben.

[13] 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 (HL L 315., 2017.11.30., 61. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2023/946 1.3 cikk (kiigazított szöveg)

(3) A sem tengeri kikötővel, sem pedig a lobogójuk alatt közlekedő, ezen irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajóval nem rendelkező tagállamok eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, a második albekezdésben meghatározott kötelezettség kivételével.

Azon tagállamok, amelyek élni kívánnak az eltérés lehetőségével, 2024. december 5-ig értesítik a Bizottságot arról, hogy teljesülnek-e annak feltételei, és a későbbiekben tájékoztatják a Bizottságot az esetlegesen bekövetkező változásokról. E tagállamok nem engedélyezhetik az ezen irányelv hatálya alá tartozó ro-ro személyhajóknak, hogy a lobogójuk alatt közlekedjenek, amíg át nem ültették és végre nem hajtották ~~ezt az~~ a 2003/25/EK irányelvet.

↓ 2023/946 1.4 cikk (kiigazított szöveg)

4. cikk

Mértékadó hullámmagasság

A mértékadó hullámmagasságot kell alkalmazni a járműfedélzeten lévő víz magasságának meghatározására az I. melléklet A. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelmények alkalmazásakor. A mértékadó hullámmagasság számértékei azok, amelyeknél nagyobb érték éves szinten 10 %-os valószínűségnél nagyobb mértékben nem fordul elő.

↓ 2003/25/EK

5. cikk

Tengerszakaszok

↓ 2023/946 1. 5 cikk a) pont

(1) A kikötő szerinti államok létrehozzák és naprakészen tartják a kikötőikben menetrend szerinti közlekedést biztosító ro-ro személyhajók által érintett tengerszakaszok jegyzékét, valamint az e szakaszokon mértékadó hullámmagasság megfelelő értékeit.

↓ 2003/25/EK (kiigazított szöveg)

(2) A tengerszakaszokat és az azokon uralkodó, ⌦ az (1) bekezdésben említett ⌫ mértékadó hullámmagasságok megfelelő értékeit az útvonal két végén fekvő tagállamok közötti, vagy - ha indokolt és lehetséges - a tagállamok és harmadik országok közötti megállapodással határozzák meg. Amennyiben a hajó útvonala egynél több tengerszakaszt érint, a hajónak

eleget kell tennie az e tengerszakaszok esetében megállapított legmagasabb mértékadó hullámmagasságra vonatkozó különleges stabilitási követelménynek.

↓ 2023/946 1.5 cikk b) pont (kiigazított szöveg)

(3) ⌦ Az (1) bekezdésben említett ⌫ jegyzéket közzé kell tenni a hatáskörrel rendelkező tengerészeti hatóság internetes oldalán elérhető nyilvános adatbázisban. Az ilyen információ helyét, valamint a jegyzék frissítését a frissítés okainak megjelölésével együtt közölni kell a Bizottsággal.

↓ 2023/946 1.6 cikk (kiigazított szöveg)

6. cikk

Különleges stabilitási követelmények

(1) A 2009/45/EK irányelv alkalmazásának sérelme nélkül a több mint 1350 személy szállítására tanúsított új ro-ro személyhajóknak meg kell felelniük a SOLAS 2020 II-1. fejezetének B. részében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

(2) A legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított új ro-ro személyhajóknak a társaság döntésétől függően meg kell felelniük:

a) az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelményeknek, vagy

b) az ezen irányelv I. mellékletének B. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelményeknek.

A lobogó szerinti állam hatósága minden ilyen hajó esetében a 7. cikkben említett bizonyítvány kiállításától számított két hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy a társaság az első albekezdésben említett lehetőségek közül melyiket választotta, és az értesítéssel együtt közli a III. mellékletben említett adatokat.

(3) Az I. melléklet A. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ követelmények alkalmazásakor a tagállamok a II. mellékletben megállapított iránymutatásokat alkalmazzák, amennyiben az megvalósítható és összeegyeztethető a szóban forgó hajó szerkezetével.

(4) A társaság döntésétől függően a több mint 1350 személy szállítására tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket 2024. december 5. után állítottak forgalomba valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből történő, menetrend szerinti közlekedés céljából, és amelyeket soha nem tanúsítottak ezen irányelv szerint, meg kell felelniük a következők egyikének:

a) a SOLAS 2020 II-1. fejezetének B. részében ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelmények; vagy

b) a SOLAS 2009 II-1. fejezetének B. részében ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelményeken túl az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában meghatározott különleges stabilitási követelmények.

Az alkalmazott stabilitási követelményeket fel kell tüntetni a hajó 7. cikkben előírt bizonyítványában.

(5) A társaság döntésétől függően a legfeljebb 1350 személy szállítására tanúsított azon meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyeket a társaság 2024. december 5. után állított forgalomba valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből történő, menetrend szerinti közlekedés céljából, és amelyeket soha nem tanúsítottak ezen irányelv szerint, meg kell felelniük a következők egyikének:

a) az ezen irányelv I. mellékletének A. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelmények, vagy

b) az ezen irányelv I. mellékletének B. szakaszában ⌦ megállapított ⌫ különleges stabilitási követelmények.

Az alkalmazott stabilitási követelményeket fel kell tüntetni a hajó 7. cikkben említett bizonyítványában.

(6) Azoknak a meglévő ro-ro személyhajóknak, amelyek 2024. december 5-ig menetrend szerint közlekedtek valamely tagállam kikötőjébe vagy kikötőjéből, továbbra is meg kell felelniük az I. mellékletnek az (EU) 2023/946 irányelv hatálybalépését megelőzően hatályos szövegében meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

↓ 2023/946 1.8 cikk

7. cikk

Bizonyítványok

(1) A tagállami lobogó alatt hajózó valamennyi új és meglévő ro-ro személyhajón egy olyan bizonyítványt kell tartani, amely igazolja a 6. cikkben említett különleges stabilitási követelményeknek való megfelelést.

A bizonyítványokat a lobogó szerinti állam hatósága állítja ki, és azok más kapcsolódó bizonyítványokkal összevonhatók. Az I. melléklet A. szakaszában megállapított különleges stabilitási követelményeknek megfelelő ro-ro személyhajók esetében a bizonyítványon fel kell tüntetni azt a mértékadó hullámmagasságot, ameddig a hajó eleget tud tenni a különleges stabilitási követelményeknek.

A bizonyítvány mindaddig érvényes, amíg a ro-ro személyhajó azonos vagy alacsonyabb mértékadó hullámmagassági értékkel rendelkező tengerszakaszon közlekedik.

(2) Kikötő szerinti államként minden tagállam elismeri a többi tagállam által ezen irányelvnek megfelelően kibocsátott bizonyítványokat.

(3) Kikötő szerinti államként minden tagállam elismeri a harmadik országok által kibocsátott azon bizonyítványokat, amelyek igazolják, hogy valamely ro-ro személyhajó megfelel az ezen irányelvben meghatározott különleges stabilitási követelményeknek.

↓ 2023/946 (kiigazított szöveg)

8. cikk

Idényjellegű és egyéb, rövid ideig tartó üzemelés

(1) Ha valamely, egész évben menetrend szerinti közlekedést biztosító társaság olyan további ro-ro személyhajókat kíván forgalomba állítani, amelyek rövidebb ideig vesznek részt az említett forgalomban, legkésőbb egy hónappal az említett hajók forgalomba állítása előtt értesíti a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatóságát.

(2) Olyan esetekben azonban, amikor előre nem látható körülmények következtében mihamarabb helyettesítő ro-ro személyhajót kell beiktatni a forgalom folyamatossága érdekében, az (1) bekezdésben megállapított értesítési kötelezettség helyett az (EU) 2017/2110 irányelv 4. cikkének (4) bekezdése és a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[14] XVII. mellékletének 1.3. pontja alkalmazandó.

(3) Ha valamely társaság évi hat hónapot meg nem haladó időtartamban idényjellegű, menetrend szerinti közlekedést kíván biztosítani, legkésőbb három hónappal az említett üzemeltetés megindítása előtt értesíti a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatóságát.

(4) Amennyiben az I. melléklet A. szakaszában megállapított különleges stabilitási követelményeknek megfelelő ro-ro személyhajók esetében az e cikk (1), (2) és (3) bekezdése értelmében vett üzemeltetés alacsonyabb mértékadó hullámmagassági viszonyok között történik, mint amelyeket ugyanazon tengerszakaszra vonatkozóan az egész évre kiterjedő üzemelés esetében ⌦ megállapítottak ⌫, a hatáskörrel rendelkező hatóság dönthet úgy, hogy az I. melléklet A. részében megállapított különleges stabilitási követelmények alkalmazásakor a rövidebb időszak esetében alkalmazandó mértékadó hullámmagassági érték alapján határozza meg a fedélzetet elárasztó víz magasságát. Az e rövidebb időszakokra vonatkozóan alkalmazandó mértékadó hullámmagassági értéket az útvonal két végén fekvő tagállamok közötti, vagy ha indokolt és lehetséges, a tagállam, illetve harmadik ország közötti megállapodással határozzák meg.

(5) Amennyiben a kikötő szerinti állam vagy államok hatáskörrel rendelkező hatósága hozzájárul az e cikk (1), a (2) és a (3) bekezdése szerinti üzemeltetéshez, az ilyen üzemeltetésben részt vevő ro-ro személyhajók a 7. cikk (1) bekezdésében előírtak szerint kötelesek magukkal vinni egy olyan bizonyítványt, amely igazolja az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelést.

↓ 1243/2019 1.cikk és a melléklet IX.4. pontja (kiigazított szöveg)

9. cikk

A mellékletek módosítása

[14] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10. cikknek megfelelően a mellékleteket módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a nemzetközi szintű, különösen a≠ ⌦ Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten ⌫ (IMO) belüli fejleményeket figyelembe vegye, és hogy a tapasztalatok és a műszaki fejlődés fényében javítsa ezen irányelv hatékonyságát.

10. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 9. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2019. július 26-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. 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 megállapított 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 9. 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.

↓ 2003/25/EK (kiigazított szöveg)

11. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciók szabályait, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

↓ 2023/946 1. cikk 10. pont

12. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság értékeli ezen irányelv végrehajtását, és az értékelés eredményét 2033. június 5-ig benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A 6. cikk (2) bekezdésében említett értesítéseken alapuló információkat anonimizált formában kell rendelkezésre bocsátani.

↓

13. cikk

Hatályon kívül helyezés

A IV. melléklet A. részében említett jogi aktusokkal módosított 2003/25/EK irányelv hatályát veszti, a IV. melléklet B. részében említett irányelveknek a belső jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket nem érintve.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a V. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

↓ 2003/25/EK

14. cikk

Hatálybalépés

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

15. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*