

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

20/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. június 6-án elfogadva

a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott változat) elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 198 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló, 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelvet ⁽⁴⁾ többször jelentősen módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az irányelvet az egyértelműség érdekében át kell dolgozni.
- (2) A Közösséget komolyan aggasztják a hajózási balesetek és a tagállamok tengereinek és tengerpartjainak szennyezése.
- (3) A Közösséget ugyanígy aggasztják a fedélzeti élet- és munkakörülmények.
- (4) A hajók biztonsága, a szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények hatékonyan javíthatók a követelményeket nem kielégítő hajók számának a

közösségi vizeken történő drasztikus csökkentése révén, az egyezmények, nemzetközi szabályzatok és állásfoglalások szigorú alkalmazásával.

- (5) A hajók biztonságának, a szennyezés megelőzésének és a fedélzeti élet- és munkakörülmények ellenőrzése elsődlegesen a lobogó szerinti állam feladata. A lobogó szerinti állam – megfelelően támaszkodva az elismert szervezetre – teljes mértékben garantálja a megfelelő bizonyítványok kiadása céljából végzett ellenőrzések és szemlék teljességét és hatékonyságát. A szemléket követően a hajónak és felszerelésének az egyezmények adott hajóra vonatkozó követelményeinek megfelelő állapotban tartása a hajótársaság felelősségi körébe tartozik. Ugyanakkor számos lobogó szerinti állam súlyos mulasztásokat követett el a nemzetközi követelmények bevezetése és kikényszerítése terén. Ezért – a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni második védelmi vonalként – a hajók biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi követelmények betartását a kikötő szerinti államnak is helyénvaló ellenőriznie, elismerve ugyanakkor, hogy a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés nem szemle, és a kapcsolódó ellenőrzési formanyomtatványok nem tengerállósági bizonyítványok.

- (6) A tagállamok felségvizein hajózó és a tagállamok kikötőit használó hajók vonatkozásában alkalmazandó nemzetközi követelmények hatékony kikényszerítésében összehangolt megközelítéssel kell elkerülni a verseny torzulását.

- (7) A hajózás ki van téve a terrorizmus fenyegetésének. A közlekedés biztonságát szavatoló intézkedéseket hatékonyan végre kell hajtani, és a tagállamok feladata biztonsági ellenőrzések segítségével szorosan figyelemmel kísérni a biztonsági szabályok betartását.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2008. június 6-i határozata és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 157., 1995.7.7., 1. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

- (8) A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések tárgyában 1982. január 26-án Párizsban aláírt Párizsi Egyetértési Memorandum (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) alkalmazásából nyert tapasztalatokat fel kell használni.
- (9) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökségnek (a továbbiakban: az ügynökség) biztosítania kell a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés rendszerének egységes és hatékony végrehajtásához szükséges támogatást. Az ügynökségnek különösen hozzá kell járulnia az ezen irányelvvel összhangban létrehozott ellenőrzési adatbázis kialakításához és végrehajtásához, valamint a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök tagállami képzésére és szakértelmük felmérésére vonatkozó harmonizált közösségi rendszer kidolgozásához.
- (10) Egy hatékonyan működő kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszernek az Európai Unió kikötőit felkereső összes hajó rendszeres ellenőrzését biztosítania kell. Az ellenőrzés során a követelményeket nem kielégítő hajókra kell összpontosítani; ugyanakkor a minőségi hajókat – vagyis azokat, amelyek jó ellenőrzési eredményekkel rendelkeznek vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) önkéntes tagállami hitelesítési rendszerének megfelelő tagállam lobogója alatt közlekednek – ritkább ellenőrzésekkel kell jutalmazni. A kikötő szerinti állam általi ellenőrzések közösségi rendszerét ki kell egészíteni ilyen értelmű új ellenőrzési megoldásokkal, amint e rendszer különböző jellemzőit meghatározták, és ehhez olyan közös ellenőrzési tervet kell alapul venni, amelynek értelmében minden tagállam igazságos mértékben hozzájárul az átfogó ellenőrzési rendszer létrehozásának közösségi céljához. A tagállamok továbbá az egyes kikötők hajóforgalmát és a forgalom jellegét figyelembe véve gondoskodnak a kellő számú személyzet felvételéről és foglalkoztatásáról, beleértve a minősített ellenőröket is.
- (11) Az ezen irányelv által létrehozott ellenőrzési rendszer figyelembe veszi a Párizsi Memorandum keretében végzett munkát. Mivel a Párizsi Memorandumból eredő továbbfejlesztésekről közösségi szintű megállapodásnak kell létrejönnie, mielőtt azok az EU-ban alkalmazandóvá válnának, a Közösség és a Párizsi Memorandum között szoros koordináció kialakítására és fenntartására van szükség a lehető legnagyobb fokú összhang lehetővé tétele érdekében.
- (12) A Bizottság a Párizsi Memorandummal szoros együttműködésben kezeli és frissíti az ellenőrzési adatbázist. Az adatbázis a tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró valamennyi részes fél ellenőrzési adatait tartalmazza. Mindaddig, amíg a SafeSeaNet közösségi tengeri információcseres-rendszer nem teljes mértékben működőképes, és nem teszi lehetővé a hajók befutásával kapcsolatos adatok automatikus rögzítését az ellenőrzési adatbázisban, a tagállamok biztosítják a Bizottság számára az ezen irányelv alkalmazása megfelelő nyomon követésének
- garantálásához szükséges információkat, különösen a hajók mozgására vonatkozóan.
- A Bizottság a tagállamok által szolgáltatott ellenőrzési adatok alapján lehívja az ellenőrzési adatbázisból a hajók kockázati profiljára, az ellenőrzések esedékességére, valamint a hajók mozgására vonatkozó adatokat, és meghatározza az egyes tagállamok által teljesítendő ellenőrzési kötelezettségeket. Az ellenőrzési adatbázisnak az egyéb közösségi tengeri biztonsági adatbázisokkal való együttműködésre is alkalmasnak kell lennie.
- (13) A tagállamoknak a Párizsi Memorandum keretében meg kell kísérelniük felülvizsgálni a lobogó szerinti államok fehér-, szürke- és feketelistájának elkészítésére alkalmazott módszert, hogy biztosítsák igazságosságát, különösen a kis flottával rendelkező lobogó szerinti államokkal szembeni elbánás tekintetében.
- (14) A kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekkel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat, beleértve a hajók visszatartásának kritériumait is, célszerű egységesíteni annak biztosítása érdekében, hogy alkalmazásuk az összes kikötőben következetes legyen, amely szintén drasztikusan csökkenti a megfelelő ellenőrzési hálózat elkerülése céljából bizonyos kikötők szelektív használatának lehetőségét.
- (15) A közösségi kikötőkbe befutó hajókat rendszeresen és kiegészítő jelleggel ellenőrzik, ami kiterjed bizonyos, az egyes hajókra előre meghatározott területek vizsgálatára is, amely területek hajótípusonként, ellenőrzéstípusonként és a korábbi, kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések eredményeinek függvényében változnak. Az ellenőrzési adatbázis jelzi, hogy mely elemek alapján azonosíthatók azok a kockázati területek, amelyeket az egyes ellenőrzések során meg kell vizsgálni.
- (16) Egyes hajó kategóriák bizonyos élettartam elérése után komoly balesetveszélyt vagy környezeti veszélyt jelentenek, az ilyen hajókat ezért kiterjesztett ellenőrzésnek kell alávetni. Meg kell határozni az ilyen kiterjesztett ellenőrzésekkel kapcsolatos részleteket.
- (17) Az ezen irányelv által létrehozott ellenőrzési rendszer szerint a hajók rendszeres ellenőrzései közötti időszak a hajók kockázati profiljától függ, amelyet bizonyos általános és ellenőrzéstörténeti paraméterek alapján határoznak meg. A nagy kockázatú hajók esetében ez az időszak nem haladhatja meg a hat hónapot.
- (18) Az illetékes kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságainak a kikötőkben tartózkodó hajókról való tájékoztatása érdekében a kikötői hatóságoknak vagy az e célra kijelölt hatóságoknak vagy szervezeteknek a hajók érkezésére vonatkozó értesítéseket lehetőség szerint azok kézhez vételekor továbbítaniuk kell – különösen attól függően, hogy kapacitásuk e célra lehetővé teszi-e a megfelelő erőforrások hivatalaik szokásos nyitvatartási idején kívüli fenntartását.

⁽¹⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1891/2006/EK rendelettel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

- (19) Egyes hajók a hajózás biztonságára és a tengeri környezetre nézve kifejezetten veszélyt jelentenek rossz állapotuk, a lobogójuk szerinti állam teljesítménye és előtörténetük miatt. Ezért helyénvaló, hogy a Közösség eltanácsolja e hajókat a tagállamok kikötőibe való belépéstől. A kitiltásnak arányosnak kell lennie, továbbá határozatlan idejű kitiltást eredményezhet, amennyiben a hajó üzemeltetője a Közösségen belüli kikötőkben történt kitiltások és visszatartások ellenére tartósan elmulasztja a korrekciós intézkedések megtételét. Ez a határozatlan időre szóló kitiltás csak akkor oldható fel, ha teljesülnek bizonyos, különösen a lobogó szerinti állammal és az üzemeltető társasággal kapcsolatos feltételek, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy az érintett hajó biztonságosan üzemeltethető a Közösség vizein. Az átláthatóság érdekében közzé kell tenni a Közösségen belüli kikötőkből kitiltott hajók jegyzékét.
- (20) Az ismétlődő ellenőrzésekből az egyes közigazgatási rendszerekre és vállalatokra háruló terhek csökkentése céljából a hajó kockázati profiljának, az ellenőrzések között eltelt időnek és az ellenőrzési kötelezettségek tagállamok általi teljesítésének kiszámításakor figyelembe kell venni a ro-ro komphajókon és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveken a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ alapján a nem a hajó lobogója szerinti fogadó állam által elvégzett olyan szemléket is, amelyek legalább a kiterjesztett ellenőrzés ellenőrzési tételeire kiterjednek. A Bizottságnak továbbá meg kell vizsgálnia, hogy helyénvaló-e a tagállamok kikötőibe tartó és azokból érkező ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének megerősítése céljából a jövőben az 1999/35/EK irányelvet módosítani.
- (21) A vonatkozó egyezmények rendelkezéseinek be nem tartásából eredő hiányosságokat orvosolni kell. Olyan esetekben, amikor az észlelt hiányosságok egyértelműen biztonsági, egészségügyi vagy környezeti kockázatot idéznek elő, a hajókon kiigazító intézkedéseket kell tenni és a hajókat vissza kell tartani mindaddig, amíg a hiányosságokat meg nem szüntetik.
- (22) Az illetékes hatóságok visszatartásra vonatkozó határozatai ellen fellebbezési jogosultságot kell biztosítani annak érdekében, hogy az indokolatlan visszatartást és késedelmet előidéző, megfelelően alá nem támasztott döntések megakadályozhatók legyenek.
- (23) A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési tevékenységekben részt vevő hatóságok és ellenőrök esetében nem állhat fenn összeférhetetlenség, sem az ellenőrzést végző kikötő, sem az ellenőrzött hajók és egyéb kapcsolódó érdekeltségek tekintetében. Az ellenőröket megfelelően kell képesíteni és képzésben kell részesíteni annak érdekében, hogy fennmaradjon és javuljon az ellenőrzések végrehajtásával kapcsolatos szakmai hozzáértésük. A tagállamoknak együtt kell működniük az ellenőrök képzésére és szakértelmük felmérésére vonatkozó harmonizált közösségi rendszer kidolgozásában és előmozdításában.
- (24) A révkalauzok és kikötőhatóságok vagy kikötői szervek számára lehetővé kell tenni, hogy hasznos információkat szolgáltatassanak a hajók fedélzetén észlelt látható rendellenességekről.
- (25) A fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó panaszokat ki kell vizsgálni. A panaszost értesíteni kell a panasz nyomán született intézkedésekről.
- (26) A tagállamok illetékes hatóságai és egyéb hatóságok vagy szervezetek között együttműködésre van szükség annak biztosításához, hogy azok a hiányossággal rendelkező hajók, amelyek továbbhaladását engedélyezték, nyomon követhetők legyenek, és a kikötőben tartózkodó hajókkal kapcsolatos információcseré biztosítható legyen.
- (27) Mivel az ellenőrzési adatbázis a kikötő szerint illetékes állam ellenőrzéseinek alapvető része, a tagállamoknak gondoskodniuk kell az adatbázis közösségi követelmények szerinti frissítéséről.
- (28) A nemzetközi biztonsági, egészségügyi és tengeri környezetvédelmi követelményeknek nem megfelelő hajókkal, azok üzemeltetőivel vagy társaságaival kapcsolatos információk nyilvánosságra hozatala hatékony elrettentést jelenthet, amelynek következtében a szállítmányozók tartózkodnak ilyen hajók igénybevételeitől, és ösztönzőleg hathat a hajótulajdonosokra a szükséges intézkedések meghozatala vonatkozásában. A megjelenítendő információk tekintetében a Bizottságnak szoros együttműködést kell kialakítania a Párizsi Memorandummal, és figyelembe kell vennie minden közzétett információt a szükségtelen átfedések elkerülése érdekében. A tagállamoknak alapvetően csak egyszer kell rendelkezésre bocsátaniuk a kapcsolódó információkat.
- (29) A visszatartott hajók ellenőrzésének és a kitiltó határozat visszavonásának teljes költségét a hajótulajdonosnak vagy a hajó üzemeltetőjének kell viselnie.
- (30) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (31) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy módosítsa ezt az irányelvet az ahhoz kapcsolódó egyezmények, nemzetközi szabályzatok és határozatok későbbi módosításainak alkalmazása, valamint a 7. és 9. cikk rendelkezései végrehajtási szabályainak megállapítása érdekében. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek

⁽¹⁾ HL L 138., 1999.6.1., 1. o. A legutóbb a 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

- (32) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a tagállamok joghatósága alá tartozó vizeken a követelményeket nem kielégítő hajók számának csökkentését a tengerjáró hajókra vonatkozó közösségi ellenőrző rendszer javítása révén, valamint a tengerek szennyezése elleni megelőző fellépés módszerbeli javítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok nagyságrendje és hatása miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (33) Az irányelvnek a nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó kötelezettség csak azokra a rendelkezésekre vonatkozik, amelyek a 95/21/EK irányelvhez képest jelentős változást jelentenek. A változatlan rendelkezések átültetésének kötelezettsége a korábbi irányelvből fakad.
- (34) Ez az irányelv nem érinti a tagállamoknak a XV. melléklet B. részében szereplő irányelvek nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos kötelezettségeit.
- (35) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ⁽¹⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat arra ösztönzik, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést a lehető legteljesebb mértékben bemutató táblázataikat.
- (36) Annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne nehezedjen aránytalan közigazgatási teher, egy de minimis-szabály keretében az ilyen tagállamok számára lehetővé kell tenni az ezen irányelv rendelkezéseitől való eltérést, ami azt jelenti, hogy ezen tagállamok számára – mindaddig, amíg megfelelnek bizonyos kritériumoknak – nem kötelező az irányelv átültetése.
- (37) Azon tény figyelembevételére érdekében, hogy a francia tengerentúli megyék más földrajzi térséghez tartoznak, nagy mértékben tagjai egyéb, a Párizsi Memorandumtól eltérő kikötő szerinti állam általi ellenőrzésről szóló regionális memorandumoknak, és a kontinentális Európával bonyolított közlekedési forgalmuk igen korlátozott mértékű, az érintett tagállam számára engedélyezni kell e kikötők mentesítését a Közösségen belül alkalmazott kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer alól,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja az, hogy segítse a tagállamok felségvizein tartózkodó, a követelményeket nem kielégítő hajók számának drasztikus csökkentését a következő intézkedések végrehajtásával:

- a) a tengerek biztonságával, a tengerhajózás védelmével, a környezetvédelemmel és a fedélzeti élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos nemzetközi és vonatkozó közösségi jogszabályok nagyobb mértékű betartatása bármely ország lobogója alatt hajózó hajók által;
- b) a kikötő szerinti állam hatósága által végzett hajóellenőrzések céljaira közös követelményrendszer kidolgozása, és a hajók ellenőrzésével és visszatartásával kapcsolatos eljárások egységesítése építve a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre és tapasztalatra;
- c) a Közösségen belül olyan kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszer bevezetése, amely a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül végzett ellenőrzéseken alapul, és célja, hogy a Közösség és a Párizsi Memorandum régiója kikötőibe befutó valamennyi hajó a kockázati profiljának megfelelő gyakorisággal ellenőrzésen essen át, és a nagyobb kockázatot jelentő hajókon részletesebb, nagyobb gyakoriságú ellenőrzést végezzenek.

2. cikk

Meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „Egyezmények”: az alábbi egyezmények, jegyzőkönyvek és módosításaik, és kötelező jellegű kapcsolódó szabályzataik naprakész változata:
 - a) a merülésvonalakra vonatkozó 1966. évi nemzetközi egyezmény (LL 66);
 - b) az életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS 74);
 - c) a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv (MARPOL 73/78);
 - d) a tengerészek képzéséről, képzéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (SCTW 78/95);
 - e) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló 1972. évi egyezmény (Colreg 72);

⁽¹⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- f) a hajók közbiztonságáról szóló 1969. évi nemzetközi egyezmény (ITC 69);
- g) a kereskedelmi hajók minimumkövetelményeiről szóló 1976. évi egyezmény (ILO 147.);
- h) az olajszennyezésért való polgári kártérítési felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény (CLC 92).
2. „Párizsi Memorandum”: a kikötő szerint illetékes tagállam által végzett ellenőrzésről szóló, 1982. január 26-án Párizsban aláírt Egyetértési Memorandum naprakész változata.
3. „Az IMO önkéntes tagállami hitelesítési rendszerének keretrendszere és eljárásai”: IMO-közgyűlés A.974(24) határozata.
4. „A Párizsi Memorandum régiója”: az a földrajzi terület, ahol a Párizsi Memorandum részes államai a Párizsi Memorandum keretében ellenőrzéseket hajtanak végre.
5. „Hajó”: minden olyan tengerjáró hajó, amelyre egy vagy több egyezmény alkalmazandó, és amely nem a kikötő szerinti állam lobogója alatt hajózik.
6. „Hajó-kikötő kapcsolat”: mindazon érintkezések, amelyekre akkor kerül sor, amikor egy hajót közvetlenül és azonnal érintenek a személyek vagy áruk hajóra vagy hajóról történő mozgatásával, vagy a hajóról vagy a hajó részére nyújtott kikötői szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek.
7. „Horgonyzó hajó”: kikötőben vagy a kikötő joghatóságához tartozó egyéb területen tartózkodó, de ki nem kötött hajó, amely hajó-kikötő kapcsolatot valósít meg.
8. „Ellenőr”: olyan közalkalmazott vagy egyéb személy, akit a tagállam illetékes hatósága felhatalmazott az ellenőrzések végrehajtására és az illetékes hatóság előtt felelősséggel tartozik az ellenőrzések végrehajtásáért.
9. „Illetékes hatóság”: a kikötő szerinti állam által ezzel az irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésért felelős tengeri hatóság.
10. „Illetékes tengeri védelmi hatóság”: a 2004. március 31-i 725/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 2. cikke 7. pontjában meghatározott illetékes tengeri védelmi hatóság.
11. „Éjszaka”: a nemzeti jog által meghatározott olyan, hét óránál nem rövidebb időszak, amely mindenképpen tartalmazza az éjfél és hajnali 5.00 óra közötti időszakot.
12. „Kezdeti ellenőrzés”: egy hajó felkeresése az ellenőr által annak megvizsgálása céljából, hogy az megfelel-e a vonatkozó egyezményeknek és szabályoknak, amely ellenőrzés tartalmazza legalább a 12. cikk (1) bekezdésében említett vizsgálatokat.
13. „Részletesebb ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, ahol a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy részben, a 12. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan vizsgálják.
14. „Kiterjesztett ellenőrzés”: olyan ellenőrzés, amely kiterjed legalább a VII. mellékletben felsorolt elemekre. A kiterjesztett ellenőrzés magában foglalhat részletesebb ellenőrzést is, amennyiben az a 12. cikk (3) bekezdése szerint egyértelműen indokolt.
15. „Panasz”: minden olyan információ vagy jelentés, amelyet bármely, a hajó biztonságában és ezen belül a személyzet biztonságában vagy egészségének veszélyeztetése megelőzésében, a fedélzeti élet- és munkakörülményekben és a környezetszennyezés megelőzésében jogosan érdekelt személy nyújt be.
16. „Hajó visszatartása”: a hajó tengerre való kifutásának kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajót tengeri hajózásra alkalmatlanná teszik.
17. „Kitiltó határozat”: a hajóparancsnok, a hajóért felelős társaság és a lobogó szerinti állam számára kiállított határozat arról, hogy a hajónak a Közösség kikötőibe való belépését nem fogják engedélyezni.
18. „Üzemeltetés leállítása”: a hajó további üzemeltetésének kifejezett tilalma az ellenőrzések során megállapított olyan hiányosságok miatt, amelyek külön-külön vagy együttesen a hajó további üzemeltetését kockázatosná teszik.
19. „Társaság”: a hajó tulajdonosa vagy bármely más szervezet vagy személy, mint például az igazgató vagy a hajó személyzet nélküli bérlete esetén a bérlet, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki e felelősség átvállalásával a nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat (ISM) rendelkezései által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget átvállalja.
20. „Elismert szervezet”: hajóosztályozó társaság vagy más magánszerv, amely a lobogó szerinti állam hatóságai nevében hatósági feladatokat lát el.
21. „Hatósági bizonyítvány”: az egyezményeknek megfelelően a lobogó szerinti állam által vagy annak nevében kiállított bizonyítvány.
22. „Osztályozási bizonyítvány”: olyan okmány, amely igazolja a 1974. évi SOLAS-egyezmény II-1 fejezete A-1 része 3-1 szabályának való megfelelést.
23. „Ellenőrzési adatbázis”: a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül végzett, kikötő szerinti állam általi ellenőrzések adataira vonatkozó információs rendszer.

(¹) HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

3. cikk

Hatály

(1) Ezen irányelv hatálya az olyan hajóra és személyzetére terjed ki, amely egy tagállam kikötőjébe hajó-kikötő kapcsolat létesítése céljából fut be.

Az ezen irányelvben szereplő, a kikötőkbe befutó hajókra való hivatkozások – eltérő rendelkezés hiányában – a horgonyzó hajókra is vonatkoznak.

Franciaország határozhat úgy, hogy a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésének hatálya alá tartozó tengerentúli megyékben található kikötők nem tartoznak az e bekezdésben említett kikötők közé.

Ha egy tagállam a joghatósága alá tartozó vizeken tartózkodó hajót ellenőriz, azt az irányelv alkalmazásában végzett ellenőrzésnek kell tekinteni.

E cikk rendelkezései nem befolyásolják a tagállamoknak a vonatkozó egyezményekben biztosított beavatkozási jogosultságait.

Azon tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és igazolni tudják, hogy a folyami kikötőikbe egy megelőző hároméves időszak során évente összesen befutó hajók közül 5 %-nál kevesebb tartozik ezen irányelv hatálya alá, eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől.

E tagállamok legkésőbb az irányelv átültetésének napján értesítik a Bizottságot az említett hároméves időszak során kikötőikbe összesen befutott hajók számáról, és tájékoztatják a Bizottságot az ezen adatokban később bekövetkező változásokról.

(2) Az 500 tonna bruttó űrtartalom alatti hajók esetében a tagállamok a hatályos vonatkozó egyezményben rögzített előírásokat alkalmazzák, valamint – ha egy egyezmény rendelkezései nem alkalmazandók – megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az érintett hajók ne jelentsenek nyilvánvaló veszélyt a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre. E bekezdés alkalmazásakor a tagállamok a Párizsi Memorandum 1. mellékletében előírt rendelkezéseket tekintik irányadónak.

(3) Az olyan állam lobogóját viselő hajó ellenőrzésekor, amely egy egyezményben nem részes fél, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen hajóval és személyzetével szemben tanúsított bánásmód ne legyen kedvezőbb, mint az említett egyezményt aláíró államok valamelyikének lobogóját viselő hajóval szemben tanúsított bánásmód.

(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki halászhajókra, hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra és kedvtelési célú hajókra.

4. cikk

Ellenőrzési jogkörök

(1) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy – a nemzetközi joggal összhangban – jogukban álljon külföldi hajók fedélzetén végrehajtani az ebben az irányelvben említett ellenőrzéseket.

(2) A tagállamok kellő számú személyzettel és – különösen – képzett ellenőrökkel rendelkező, megfelelő illetékes hatóságokat tartanak fenn a hajók ellenőrzésére, és minden olyan szükséges intézkedést megtesznek, hogy az ellenőrök az ezen irányelvben megállapítottak szerint lássák el feladataikat, valamint különösen, hogy az ezen irányelv alapján szükséges ellenőrzések végrehajtása céljából rendelkezésre álljanak.

5. cikk

Ellenőrzési rendszer és éves ellenőrzési kötelezettségvállalások

(1) A tagállamok a 11. cikkben és az I. melléklet rendelkezéseiben leírt kiválasztási rendszerrel összhangban végzik az ellenőrzéseket.

(2) Éves ellenőrzési kötelezettségének teljesítése érdekében minden tagállam:

- a) ellenőriz a kikötőibe befutó minden, a 11. cikk a) pontjában említett I. prioritású hajót; és
- b) évente összesen legalább olyan számú ellenőrzést végez el a 11. cikk a) és b) pontjában említett I. és II. prioritású hajókon, amennyi a Közösségben és a Párizsi Memorandum régiójában évente összesen elvégzendő ellenőrzésekből való részesedése. Az egyes tagállamok részesedése az érintett tagállam kikötőibe befutó hajók számának a Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belüli összes tagállam kikötőibe befutó hajók összesített számához viszonyított arányán alapul.

(3) A Közösségen és a Párizsi Memorandum régióján belül évente végrehajtandó ellenőrzések (2) bekezdés b) pontjában említett számának kiszámítása céljából a horgonyzó hajókat nem kell figyelembe venni, kivéve, ha erről az érintett tagállam ettől eltérően rendelkezik.

6. cikk

Az ellenőrzési kötelezettségvállalás betartásának módozatai

(1) Azon tagállamok, amelyek elmulasztják az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt ellenőrzések teljesítését, mégis teljesítik kötelezettségvállalásaikat az említett rendelkezéssel összhangban, amennyiben az elmulasztott ellenőrzések száma nem haladja meg:

- a) a kikötőikbe befutó, I. prioritású, nagy kockázati profilú hajók összesített számának 5 %-át;

- b) a kikötőikbe befutó, I. prioritású, nem nagy kockázati profilú hajók összesített számának 10 %-át.

Az a) és b) pontban említett százalékos arányok ellenére a tagállamoknak elsőbbséget kell biztosítaniuk az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk alapján a Közösségen belüli kikötőkbe ritkán befutó hajók ellenőrzésének.

(2) Azon tagállamok, amelyekben az I. prioritású hajók kikötőikbe való befutásainak összesített száma meghaladja az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedést, teljesítik e kötelezettségüket, ha legalább az ezen ellenőrzési részesedésnek megfelelő számú ellenőrzést hajtanak végre I. prioritású hajókon, és a kikötőikbe befutó összes, I. prioritású hajó 30 %-ánál többnek az ellenőrzését nem mulasztják el.

(3) Azon tagállamok, amelyekben az I. és II. prioritású befutó hajók teljes száma kisebb, mint az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedés, teljesítik kötelezettségüket, ha az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt számú I. prioritású hajó ellenőrzését, valamint a kikötőikbe befutó összes II. prioritású hajó legalább 85 %-ának ellenőrzését elvégzik.

7. cikk

Az ellenőrzéstől való eltekintés esetei

(1) A tagállamok az alábbi körülmények fennállása esetén határozhatnak úgy, hogy elhalasztják valamely, I. prioritású hajó ellenőrzését:

- a) ha az ellenőrzés elvégezhető a hajó ugyanazon tagállamba való következő befutása alkalmával, feltéve, hogy a hajó eközben nem fut be a Közösségben vagy a Párizsi Memorandum régiójában található semelyik más kikötőbe, és a halasztás időtartama nem haladja meg a 15 napot; vagy
- b) ha az ellenőrzés 15 napon belül elvégezhető a Közösségen vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található valamely más kikötőben, feltéve, hogy az ezen kikötő szerinti állam előzetesen hozzájárult az ellenőrzés végrehajtásához.

Ha valamely ellenőrzést az a) vagy b) ponttal összhangban elhalasztanak, és rögzítenek az ellenőrzési adatbázisban, akkor az elmulasztott ellenőrzést nem kell az azt elhalasztó tagállamot terhelő elmaradt ellenőrzésnek minősíteni.

(2) Az alábbi kivételes körülmények fennállása esetén nem kell elmaradt ellenőrzésként számításba venni az I. prioritású hajókon üzemeltetési okokból végre nem hajtott ellenőrzéseket,

feltéve, hogy az ellenőrzés kihagyásának indokát rögzítik az ellenőrzési adatbázisban:

- a) az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára; vagy

- b) a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor. Ebben az esetben a tagállamoknak meg kell tenniük az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy adott esetben sor kerülhessen a rendszerint az éjszaka folyamán befutó hajók ellenőrzésére.

(3) Ha nem végzik el egy horgonyzó hajó ellenőrzését, azt nem kell elmaradt ellenőrzésnek tekinteni, ha:

- a) a hajót a II. melléklettel összhangban a Közösségen vagy a Párizsi Memorandum régióján belüli más kikötőben 15 napon belül ellenőrzik; vagy

- b) a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor, vagy annak időtartama túl rövid ahhoz, hogy az ellenőrzést kielégítő módon végre lehessen hajtani, és rögzítik az ellenőrzés kihagyásának indokát az ellenőrzési adatbázisban; vagy

- c) az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára, és rögzítik az ellenőrzés kihagyásának indokát az ellenőrzési adatbázisban.

(4) Az e cikk végrehajtására vonatkozó szabályok tekintetében az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó intézkedéseket a 30. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

8. cikk

Értesítés a hajó érkezéséről

(1) A valamely tagállam kikötőjébe tartó olyan hajó üzemeltetője, ügynöke vagy parancsnoka, amelyen a 13. cikkel összhangban kiterjesztett ellenőrzés végezhető, a III. mellékletben megállapított rendelkezéseknek megfelelően köteles bejelenteni a hajó érkezését.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében és a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 4. cikkében említett értesítés vételekor a kikötőhatóság vagy az e célra kijelölt hatóság vagy szerv továbbítja ezen információkat az illetékes hatósághoz.

(3) Az e cikkben előírt minden tájékoztatásnak lehetőség szerint elektronikus úton kell történnie.

⁽¹⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

(4) A III. melléklet alkalmazásában a tagállamok által kialakított eljárásoknak és formátumoknak meg kell felelniük a 2002/59/EK irányelvben előírt hajójelentési rendelkezéseknek.

9. cikk

A hajó kockázati profilja

(1) Az ellenőrzési adatbázisban szereplő valamennyi hajóhoz kockázati profilt kell rendelni, amely jelzi prioritási szintjét az ellenőrzés szempontjából, az ellenőrzések között eltelt időtartamot, valamint az ellenőrzések alkalmazási körét.

(2) A hajó kockázati profilját a következő – általános és ellenőrzéstörténeti – paraméterek kombinációja határozza meg:

a) Általános paraméterek

Az általános paraméterek alapjául – az I. melléklet I. része 1. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően – a hajó típusa, kora, lobogója, a hozzá kapcsolódó elismert szervezetek és a társaság teljesítménye szolgál.

b) Ellenőrzéstörténeti paraméterek

Az ellenőrzéstörténeti paraméterek alapjául – az I. melléklet I. része 2. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően – az egy adott időszakban előfordult hiányosságok és visszatartások száma szolgál.

(3) Az e cikk végrehajtására vonatkozó szabályok tekintetében az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló intézkedéseket, különösen az alábbiak vonatkozásában:

a) a lobogó szerinti állammal kapcsolatos kritériumok;

b) a társaság teljesítményével kapcsolatos kritériumok

a 30. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással és a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre építve kell elfogadni.

A fenti a) ponttal ellentétben az IMO önkéntes tagállami hitelesítési rendszerével szemben alternatív kritériumként legalább 2011. január 1-jéig a lobogó szerinti állam teljesítményére vonatkozó önértékelő formanyomtatvány benyújtását kell alkalmazni.

A Bizottság 2011. január 1. előtt hat hónappal megvizsgálja, hogy az IMO keretében milyen előrelépést sikerült elérni a hitelesítési rendszer bevezetése terén, és javaslatot tesz az e kritérium bevezetésére vonatkozó megfelelő intézkedésekre, beleértve szükség esetén az IMO önértékelő formanyomtatvány benyújtására engedélyezett határidő meghosszabbítását is.

10. cikk

Az ellenőrzések gyakorisága

A Közösség kikötőibe befutó hajókat rendszeres ellenőrzésnek, továbbá kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:

a) A hajókat az I. melléklet I. része szerinti kockázati profiltól függően előre meghatározott időközönként rendszeres ellenőrzésnek kell alávetni. A hajók rendszeres ellenőrzései között eltelt időtartam a kockázat csökkenésével növekszik.

b) A hajókat a legutolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időtől függetlenül kiegészítő ellenőrzésnek kell alávetni az alábbiak szerint:

– Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy ellenőrizték azokat a hajókat, amelyekre az I. melléklet II. részének 2A. pontjában felsorolt elsődlegességi szempontok vonatkoznak.

– Ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyekre vonatkoznak az I. melléklet II. részének 2B. pontjában felsorolt rendhagyó tényezők. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.

11. cikk

A hajók ellenőrzésre való kiválasztása

Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy a hajókat az I. melléklet I. részében leírt kockázati profiljuk alapján válasszák ki ellenőrzésre, valamint akkor, ha a II. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontja szerinti elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők merülnek fel.

Az illetékes hatóság a hajók ellenőrzése céljából:

a) az I. melléklet II. részének 3A. pontjában leírt kiválasztási rendszerrel összhangban kiválasztja azokat a hajókat, amelyeken kötelező ellenőrzést kell végezni, azaz az ún. „I. prioritású” hajókat;

b) az I. melléklet II. részének 3B. pontjával összhangban kiválaszthat olyan hajókat, amelyek ellenőrzése esedékes, azaz ún. „II. prioritású” hajókat.

12. cikk

Kezdeti és részletesebb ellenőrzések

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 11. cikknek megfelelően ellenőrzésre kiválasztott hajókon kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést végezzenek, az alábbiak szerint:

1. Az illetékes hatóság minden kezdeti ellenőrzés alkalmával gondoskodik arról, hogy az ellenőr legalább:

a) ellenőrizze a IV. mellékletben felsorolt, az egyezmények és a Közösség biztonságra és védelemre vonatkozó tengereszeti jogszabályai követelményeinek megfelelően a fedélzeten tartandó bizonyítványokat és dokumentumokat;

b) adott esetben győződjön meg arról, hogy az előző ellenőrzés során a valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam által feltárt fennmaradó hiányosságokat megszüntették;

c) győződjön meg a hajó általános állapotáról, beleértve a higiénit, a hajó gépterét és a lakótereket is.

2. Ha az (1) bekezdésben említett ellenőrzést követően az ellenőrzési adatbázisba a következő kikötőben helyrehozandó hiányosságok kerülnek, e következő kikötő illetékes hatósága határozhat úgy, hogy nem végzi el az (1) bekezdés a) és c) pontjában említett ellenőrző vizsgálatot.

3. Minden olyan esetben, amikor az (1) bekezdésben említett ellenőrzések végrehajtását követően egyértelmű bizonyítékok alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy egyezmény vonatkozó előírásait, részletesebb ellenőrzést kell végezni, beleértve az üzemeltetéssel kapcsolatos követelmények betartásának további ellenőrzését is.

„Egyértelmű bizonyítékok” abban az esetben állnak fenn, amikor az ellenőr olyan jelenségeket talál, amelyek saját szakmai megítélése szerint a hajó, annak felszerelése vagy személyzete vonatkozásában részletesebb ellenőrzés végrehajtását igénylik.

Az „egyértelmű bizonyítékokra” példák az V. mellékletben találhatóak.

13. cikk

Kiterjesztett ellenőrzések

(1) Az alábbi hajókat kategóriáknál esedékes kiterjesztett ellenőrzés, az I. melléklet II. részének 3A. és 3B. pontjával összhangban:

- Nagy kockázati profilú hajók.
- 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók.
- Nagy kockázati profilú hajók vagy 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók, elsődlegeségi vagy rendhagyó tényezők esetében.
- A 15. cikkel összhangban kiadott kitiltó határozatot követően újbóli ellenőrzésnek alávetendő hajók.

(2) A rendszeres kiterjesztett ellenőrzésre esedékes hajóktól kapott előzetes értesítés vételekor az illetékes hatóság tájékoztatja a hajót, ha nem kerül sor kiterjesztett ellenőrzésre.

A hajó üzemeltetője vagy parancsnoka biztosítja, hogy a kiterjesztett ellenőrzés elvégzésére elegendő idő álljon rendelkezésre a hajó üzemeltetési tervében.

A védelmi célú ellenőrzési intézkedések sérelme nélkül az ilyen hajónak a kikötőben kell maradnia az ellenőrzés lezárultáig.

(3) A kiterjesztett ellenőrzés alkalmazási körét – a kezelendő kockázati területeket is beleértve – a VIII. melléklet határozza meg. A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében említett eljárásokkal elfogadja a VII. melléklet végrehajtási intézkedéseit.

14. cikk

Biztonsági és védelmi iránymutatások és eljárások

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ellenőreik kövessék a VI. mellékletben meghatározott eljárásokat és iránymutatásokat.

(2) A biztonsági ellenőrzések tekintetében a tagállamok a 725/2004/EK rendelet 3. cikkének (1), (2) és (3) bekezdésében említett, kikötőikbe befutó összes hajó ellenőrzésekor az ezen irányelv VI. mellékletében foglalt vonatkozó eljárásokat alkalmazzzák, amennyiben azok nem az ellenőrzést végző kikötő szerinti állam lobogója alatt hajóznak.

(3) Az ezen irányelv 13. cikkének kiterjesztett ellenőrzésre vonatkozó rendelkezéseit alkalmazni kell az 1999/35/EK irányelv 2. cikkének a) és b) pontjában említett ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.

Amennyiben egy hajón olyan állam végez szemlét az 1999/35/EK irányelv 6. és 8. cikkének megfelelően, amely nem a hajó lobogója szerinti állam, ezen szemlét értelemszerűen részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzésként kell bejegyezni az ellenőrzési adatbázisba, és figyelembe kell venni ezen irányelv 9., 10. és 11. cikke alkalmazásában, valamint az egyes tagállamok ellenőrzési kötelezettségeinek teljesítése kiszámításakor, amennyiben az ellenőrzés a VIII. mellékletben említett valamennyi tételre kiterjedt.

A ro-ro komphajókra vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre az 1999/35/EK irányelv 10. cikkével összhangban kiadott üzemeltetési tilalom sérelme nélkül, ezen irányelvnek a hiányosságok kijavítására, a visszatartásra, a kitiltó határozatokra, valamint az ellenőrzések, visszatartás és kitiltó határozatok nyomon követésére vonatkozó rendelkezéseit értelemszerűen alkalmazni kell.

(4) A Bizottság szükség esetén a 30. cikk (2) bekezdésében említett eljárással elfogadja az e cikk (1) és (2) bekezdésének összehangolt végrehajtásához szükséges szabályokat.

15. cikk

Az egyes hajókat érintő kitiltó intézkedések

(1) A tagállamok biztosítják, hogy mindazon hajók számára, amelyek:

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

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, mely visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett szűrkelistára került, és az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartották vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében, vagy
- az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal a 1999/35/EK tanácsi irányelv szerinti üzemeltetési tilalom tárgyát képezték valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében,

megtagadják a kikötőikbe való belépést, a 20. cikk (6) bekezdésében említett helyzetek kivételével.

A kitiltást akkortól kell alkalmazni, amint a hajó elhagyta azt a kikötőt, ahol harmadszor tartották vissza, és ahol a kitiltó határozatot kiadták.

(2) A kitiltó határozatot csak a keltétől számított három hónap elteltével lehet megszüntetni, és csak akkor, ha a VIII. melléklet (3)–(9) bekezdésének feltételei teljesülnek.

Ha a hajót másodszor is kitiltják, a kitiltás időtartama 12 hónap.

(3) Ha a hajót valamely, Közösségen belüli kikötőben ezt követően újra visszatartják, a továbbiakban határozatlan időre meg kell tagadni a hajó belépését a Közösségen belüli valamennyi kikötőbe. A határozatlan időre szóló kitiltási határozatot a kiadásától számított 36 hónap elteltével lehet feloldani, és csak abban az esetben, ha:

- a hajó olyan állam lobogója alatt közlekedik, mely visszatartási aránya miatt nem került az (1) bekezdésben említett feketelistára vagy szűrkelistára,
- a hajó törvényben előírt bizonyítványait és osztályozási bizonyítványait a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki,
- a hajót olyan társaság üzemelteti, amely a II. melléklet I. részének 1. pontja szerint jó teljesítménnyel rendelkezik, és
- teljesülnek a VIII. melléklet 3-9. bekezdésében foglalt feltételek.

(4) Ezt a cikket a tagállamok a VIII. mellékletben megállapított eljárásoknak megfelelően alkalmazzák.

⁽¹⁾ HL L 319., 1994.12.12., 20. o. A legutóbb a 2002/84/EK irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

16. cikk

Az ellenőrzés jelentése a hajóparancsnoknak

Valamely ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy kiterjesztett ellenőrzés végeztével az ellenőr jelentést készít a IX. melléklettel összhangban. A vizsgálati jelentés egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére bocsátják.

17. cikk

Panaszok

Minden panasznak előzetes értékelés tárgyát kell képeznie.

Ha az illetékes hatóság a panaszt nyilvánvalóan alaptalannak ítéli, döntéséről és annak indokairól tájékoztatja a panaszost.

A panaszos kilétét nem szabad az érintett hajó parancsnoka vagy tulajdonosa előtt felfedni. Az ellenőr biztosítja a hajó személyzetével zajló meghallgatások bizalmosságát.

A nem nyilvánvalóan alaptalan panaszokról és a nyomukban született intézkedésekről a tagállamok tájékoztatják a lobogó szerinti állam hatóságait, valamint indokolt esetben a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetet (ILO-t).

18. cikk

Hiányosságok orvoslása és a hajó visszatartása

(1) Az illetékes hatóság meggyőződik róla, hogy az egyezményekkel összhangban kijavítanak-e az ellenőrzések által megerősített vagy feltárt minden hiányosságot.

(2) A biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentő hiányosságok esetében annak a kikötő szerinti államnak az illetékes hatósága, amelyben a hajó ellenőrzését végrehajtják, gondoskodik arról, hogy a hajót visszatartsák vagy azt az üzemmódot, amelynél a hiányosságokat feltárták, leállítsák. A hajó visszatartását elrendelő határozat vagy az üzemeltetés leállítása mindaddig nem oldható fel, amíg a veszély kockázatát meg nem szüntetik, vagy amíg az érintett hatóság meg nem állapítja, hogy a hajó a szükséges feltételek teljesülése esetén kifuthat a tengerre, vagy a hajó üzemeltetése folytatható az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének vagy más hajók kockáztatása, vagy a tengeri környezet indokolatlan veszélyeztetése nélkül.

(3) Az ellenőr szakmai véleményének kialakításakor azzal kapcsolatosan, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem a X. mellékletben szereplő kritériumokat alkalmazza.

(4) Ha az ellenőrzés felfedi, hogy a hajót nem szerelték fel üzemképes úti adatrögzítővel, amennyiben az ilyen adatrögzítő használata kötelező a 2002/59/EK irányelv értelmében, az illetékes hatóság biztosítja, hogy a hajót visszatartsák.

Ha az ilyen hiányosság nem igazítható ki azonnal a visszatartás szerinti kikötőben, az illetékes hatóság engedélyezheti, hogy a hajó folytassa útját a visszatartó kikötőhöz legközelebbi megfelelő hajójavító üzembe, ahol az azonnal kiigazítható, vagy előírhatja, hogy a hiányosságot legfeljebb 30 napon belül igazítsák ki, a Párizsi Memorandum által kialakított iránymutatások előírásai szerint. Ebből a célból a 20. cikkben megállapított eljárásokat kell alkalmazni.

(5) Kivételes esetben, amikor egy hajó általános állapota nyilvánvalóan nem elégti ki a követelményeket, az illetékes hatóság felfüggesztheti az ellenőrzést az ilyen hajón mindaddig, amíg a felelősök meg nem teszik a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy a hajó az egyezmények vonatkozó előírásait kielégítse.

(6) Ha visszatartást rendelnek el, az illetékes hatóságok írásban a vizsgálati jelentés csatolásával haladéktalanul tájékoztatják a lobogó szerinti állam hatóságát, vagy ha ez nem lehetséges, az adott állam konzulját vagy ennek hiányában a legközelebbi diplomáciai képviselőt minden olyan körülményről, amely miatt a visszatartás szükségessé vált. Emellett, ahol indokolt, értesítik az osztályozási bizonyítványok, illetve az egyezményekkel összhangban kiadott kötelező bizonyítványok kibocsátásáért felelős, kinevezett ellenőröket vagy elismert szervezeteket is.

(7) Ezen irányelv nem érinti az egyezményeknek a kikötő szerint illetékes állam hatósága általi ellenőrzésekkel kapcsolatos értesítésekre és jelentési eljárásokra vonatkozó külön előírásait.

(8) Amikor egy kikötő szerint illetékes állam hatósága ezen irányelv hatálya alatt ellenőrzési jogosultságát gyakorolja, minden lehetséges módon arra törekszik, hogy elkerülje a hajó indokolatlan visszatartását vagy késleltetését. Ha egy hajót indokolatlanul tartanak vissza vagy késleltetnek, a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője jogosult az elszenvedett károk vagy veszteségek megtérítésének követelésére. Minden feltételezetten indokolatlan visszatartás vagy késedelem esetén a bizonyítás a hajó tulajdonosát vagy üzemeltetőjét terheli.

(9) A kikötők túlszűfoltóságát elkerülendő az illetékes hatóság engedélyt adhat arra, hogy egy visszatartott hajót a kikötő másik részébe kormányozzanak, ha ez biztonságosan végrehajtható. A kikötők zsúfoltsága azonban nem lehet szempont a hajók visszatartásáról vagy a visszatartó rendelkezés feloldásáról szóló döntés meghozatalakor.

A visszatartott hajók elhelyezésének megkönnyítése érdekében a kikötőhatóságoknak vagy kikötői szervezeteknek együtt kell működniük az illetékes hatóságokkal.

19. cikk

Fellebbezési jog

(1) A hajótulajdonos vagy üzemeltető, illetve a tagállamban lévő képviselőjük jogosult fellebbezni az illetékes hatóság visszatartásra vagy kitiltásra irányuló döntése ellen. A fellebbezésnek nincs felfüggesztő hatálya.

(2) A tagállamok e célra nemzeti jogszabályaiknak megfelelő eljárásokat dolgoznak ki és tartanak fenn.

(3) Az illetékes hatóság az (1) bekezdésben említett hajó parancsnokát a fellebbezési jogáról megfelelően tájékoztatja.

(4) Ha valamely hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének, vagy annak képviselőjének fellebbezése vagy kérvénye eredményeképpen a visszatartó vagy a kitiltó határozatot visszavonják vagy módosítják:

a) a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az ellenőrzési adatbázis haladéktalanul módosuljon ennek megfelelően;

b) az a tagállam, amelynek területén a visszatartó vagy kitiltó határozatot kiadták, a határozatot követő 24 órán belül helyesbíti a 25. cikkel összhangban közzétett információt.

20. cikk

Az ellenőrzések és a visszatartások nyomon követése

(1) Ha a 18. cikk (2) bekezdésében említett hiányosságok nem orvosolhatók abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajtották, az érintett tagállam illetékes hatósága engedélyezheti az érintett hajó számára, hogy a visszatartó kikötőhöz legközelebbi megfelelő hajójavító üzembe hajózzon, ahol sor kerülhet a megfelelő intézkedésre, és amelyet a hajó parancsnoka és az érintett hatóságok választanak ki, amennyiben a lobogó szerinti állam illetékes hatósága által meghatározott és az érintett tagállam által elfogadott feltételek teljesülnek. E feltételek biztosítják, hogy a hajó az utasok vagy a személyzet biztonságának és egészségének, továbbá más hajók veszélyeztetése nélkül, vagy a tengeri környezet feltételezhető veszélyeztetése nélkül teszi meg az utat.

(2) Ha a hajót azért küldik a hajójavító üzembe, mert nem felel meg az IMO A.744(18) határozatának, akár a hajó dokumentációja, akár szerkezeti hibái és hiányosságai tekintetében, az illetékes hatóság előírhatja a szükséges vastagsgmérések elvégzését, mielőtt a hajó számára engedélyezi a kikötő elhagyását.

(3) Az (1) bekezdésben említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották, tájékoztatja annak a tagállamnak az illetékes hatóságát, amelyben a hajójavító üzem található, valamint a 18. cikk (6) bekezdésében említett feleket és – adott esetben – a feltételek teljesítéséért felelős minden más hatóságot is a hajó útjáról.

Az ilyen tájékoztatásban részesülő tagállam illetékes hatósága értesítést küld a tájékoztatást nyújtó hatóság számára a meghozott intézkedésekről.

(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a Közösségben található valamennyi kikötő megtagadja a belépést az (1) bekezdésben említett, a tengerre kifutó azon hajó esetén:

- a) amely nem elégíti ki annak a tagállamnak az illetékes hatósága által meghatározott feltételeket, amelynek a kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották; vagy
- b) mely azáltal, hogy nem keresi fel a kijelölt hajójavító üzemet, megtagadja az egyezmények vonatkozó előírásainak kielégítését.

A kitiltó határozat mindaddig érvényben marad, amíg a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető annak a tagállamnak az illetékes hatósága számára, amelynek kikötőjében a hajón hiányosságot észleltek, kielégítő módon nem szolgáltat bizonyítékokat arról, hogy a hajó teljes mértékben elegendő tesz az egyezmények vonatkozó előírásainak.

(5) A (4) bekezdés a) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés b) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, haladéktalanul értesíti a többi tagállam illetékes hatóságait.

A kikötőbe történő befutás elutasítását megelőzően a tagállam kérheti az érintett hajó lobogó szerinti hatóságával a konzultációk felvételét.

(6) A (4) bekezdéstől eltérve a kikötő szerinti állam illetékes hatósága engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe történő befutását vis maior jellegű, vagy a biztonsági megfontolásokat hatálytalanító események bekövetkezése esetén, vagy a szennyezés kockázatának csökkentése vagy lehető legkisebb szinten tartása céljából, vagy a hiányosságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve, hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó biztonságos kikötőbe érkezése biztosításához a tagállam illetékes hatóságát kielégítő módon megteszi a szükséges intézkedéseket.

21. cikk

Az ellenőrökre vonatkozó képzési követelmények

(1) Ellenőrzések végrehajtására csak a XI. mellékletben előírt képesítési követelményeket teljesítő, és az illetékes hatóság által a kikötő szerinti állam ellenőrzéseinek végzésére felhatalmazott személyek jogosultak.

(2) Ha a kikötő szerinti állam illetékes hatósága nem tud az ellenőrzés céljaira a kívánt szakismeretekkel rendelkező személyt biztosítani, az illetékes hatóság ellenőre számára bármely olyan személy segítséget nyújthat, aki rendelkezik a szükséges szakismeretekkel.

(3) Az illetékes hatóság, a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrzését végző személyek és a számukra segítséget nyújtó személyek gazdaságilag nem lehetnek érdekeltek sem abban a kikötőben, ahol az ellenőrzést végrehajjták, sem pedig az ellenőrzött hajóban, továbbá az ellenőrző személyek nem állhatnak olyan

nem állami szervezetek szolgálatában, amelyek törvényben előírt okmányokat és osztályozási bizonyítványokat bocsátanak ki, vagy akik e bizonyítványok vagy osztályozási bizonyítványok kibocsátásához szükséges felügyeleti szemléket végeznek, és nem vállalhatják ilyen szervezetek nevében munkák elvégzését.

(4) Minden ellenőr magánál tartja a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzéseket végrehajtó személyek igazolványa közös modelljének kidolgozásáról szóló, 1996. június 25-i 96/40/EK bizottsági irányelvvel⁽¹⁾ összhangban az illetékes hatóság által, az ellenőr nevére kiállított igazolványt.

(5) A tagállamoknak kötelességük meggyőződni az ellenőrök szakértelméről, valamint a XI. mellékletben említett minimum-feltételeknek való megfelelésükről, mielőtt felhatalmazást kapnak az ellenőrzések végzésére. A vizsgát ezt követően a (7) bekezdésben említett képzési rendszer figyelembevételével rendszeresen meg kell ismételni.

(6) A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ellenőrök megfelelő képzését az ebben az irányelvben vagy az egyezmények módosításaiban előírt, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzések rendszerében bekövetkezett változásokkal kapcsolatban.

(7) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve összehangolt közösségi rendszert dolgoz ki a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök tagállami képzésére és szakértelmük felmérésére, és gondoskodik annak előmozdításáról.

22. cikk

Révkalauzok és kikötőhatóságok jelentései

(1) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a hajók kikötőhelyhez történő irányításában vagy onnan történő kivezetésében, illetve egy tagállam egyik kikötője felé tartó vagy azon áthaladó hajó irányításában részt vevő révkalauzaik, ha szokásos feladataik teljesítése közben bármiféle olyan látható rendellenesség tudomásukra jut, amely veszélyezteti a hajó biztonságos útját, vagy amely a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyeget, haladéktalanul tájékoztatják a kikötő szerinti állam vagy a parti állam illetékes hatóságait.

(2) Ha a kikötőhatóság vagy kikötői szerv szokásos feladatainak teljesítése közben tudomást szerez arról, hogy a felügyelete alá tartozó kikötőben tartózkodó hajón olyan látható rendellenességek tapasztalhatók, amelyek veszélyeztethetik a hajó biztonságát vagy a tengeri környezet veszélyeztetésével fenyegetnek, a kikötőhatóság vagy kikötői szerv haladéktalanul tájékoztatja a kikötő szerinti állam illetékes hatóságát.

(3) A tagállamok megkövetelik, hogy a révkalauzok és a kikötőhatóságok vagy kikötői szervek – amikor csak lehet, elektronikus formátumban – tegyenek jelentést legalább az alábbi információkról:

– a hajó adatai (név, IMO-azonosítószám, hívójel és lobogó),

⁽¹⁾ HLL 196., 1996.8.7., 8. o.

– hajózási adatok (legutóbbi befutás szerinti és rendeltetési hely szerinti kikötő),

– a fedélzeten észlelt látható rendellenességek.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a révkalauzok és kikötőhatóságok vagy kikötői szervek által jelentett látható rendellenességek nyomán megfelelő intézkedés történjen, és a megtett intézkedéseket részletesen rögzítsék.

(5) A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban intézkedéseket fogadhat el e cikk végrehajtására, többek között egy egységesített elektronikus formátum kialakítása révén, valamint a látható rendellenességeknek a révkalauzok és a kikötőhatóságok vagy kikötői szervek általi bejelentését, valamint a tagállami intézkedések nyomon követési intézkedéseiről való jelentéstételt szabályozó eljárások kialakításával.

23. cikk

Ellenőrzési adatbázis

(1) A Bizottság a Párizsi Memorandum szakértelmére és tapasztalatára építve kifejleszti, fenntartja és frissíti az ellenőrzési adatbázist.

Az ellenőrzési adatbázis tartalmazza az ezen irányelvvel létrehozott ellenőrzési rendszer végrehajtásához szükséges valamennyi információt, és rendelkezik a XII. mellékletben meghatározott funkcionális jellemzőkkel.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ezen irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint az ellenőrzési jelentés elkészül, vagy feloldják a visszatartási utasítást.

A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk közzétételi célokra való hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön.

(3) A tagállamok által szolgáltatott ellenőrzési adatok alapján a Bizottság le tudja hívni az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos releváns adatokat, különösen a hajók kockázati profilját, az egyes hajók ellenőrzésének esedékességét, a hajók mozgásával kapcsolatos adatokat és az egyes tagállamok ellenőrzési kötelezettségeit illetően.

A tagállamok hozzáféréssel rendelkeznek az ellenőrzési adatbázisban rögzített valamennyi olyan adathoz, amely az ezen irányelvben foglalt ellenőrzési eljárások végrehajtásához kapcsolódik.

A tagállamok és a Párizsi Memorandumban részes harmadik országok számára biztosított a hozzáférés minden olyan adathoz, amelyet ezen államok maguk rögzítettek az adatbázisban, valamint az ezen államok lobogóját viselő hajókra vonatkozó adatokhoz.

24. cikk

Információcsere és együttműködés

Minden tagállam gondoskodik arról, hogy kikötőhatóságai vagy kikötői szervei és más illetékes hatóságok vagy szervek ellássák a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző illetékes hatóságot a birtokukban lévő, következő információkkal:

– a 8. cikkel és a III. melléklettel összhangban bejelentett információk,

– tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek nem tettek eleget az ebben az irányelvben előírt értesítési kötelezettségnek, valamint a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁽¹⁾ és 2002/59/EK irányelvének, és adott esetben a 725/2004/EK rendeletnek,

– tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek úgy hajóztak ki, hogy a 2000/59/EK irányelv 7. vagy 10. cikkének nem tettek eleget,

– tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek számára megtagadták a belépést, vagy amelyeket kiutasítottak egy kikötőből biztonsági okok miatt,

– tájékoztatás a látható rendellenességekről a 22. cikknek megfelelően.

25. cikk

Az információ közzététele

A Bizottság – építve a Párizsi Memorandum keretében rendelkezésre álló szakértelemre és tapasztalatra – a XIII. melléklettel összhangban hozzáférést biztosít az ellenőrzésekkel, visszatartásokkal és kitiltásokkal kapcsolatos információkhoz, és egy nyilvános weboldalon biztosítja azok elérhetőségét.

26. cikk

Az alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményt nyújtó társaságok jegyzékének közzététele

A Bizottság rendszeresen összeállít és egy nyilvános weboldalon közzétesz egy tájékoztatót azokról a társaságokról, amelyek teljesítményét a II. melléklet I. részében említettek szerint meghatározott kockázati profilra figyelemmel egy háromhónapos vagy annál hosszabb időszak során alacsonynak vagy nagyon alacsonynak ítélték.

A Bizottság a 30. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban elfogadja e cikk végrehajtási szabályait, meghatározva különösen a közzététel módozatait.

⁽¹⁾ HL L 332., 2000.12.28., 81. o. A legutóbb a 2007/71/EK bizottsági irányelvvel (HL L 329., 2007.12.14., 33. o.) módosított irányelv.

27. cikk

Költségek megtérítése

(1) Ha a 12. és 13. cikkben említett ellenőrzések egy egyezmény követelményeivel kapcsolatosan olyan hiányosságok meglétét tárják fel vagy állapítják meg, amelyek egy hajó visszatartását teszik szükségessé, bármely szokásos elszámolási időszak folyamán az ilyen ellenőrzésekkel kapcsolatosan felmerülő összes költséget a hajótulajdonosnak, a hajóüzemeltetőnek vagy a kikötő szerinti országban jelenlévő képviselőnek kell megtérítenie.

(2) Egy tagállam illetékes hatósága által a 15. cikk és 20. cikk (4) bekezdésének rendelkezései szerint végrehajtott ellenőrzésekkel kapcsolatos összes költséget a hajótulajdonos vagy a hajó üzemeltetője viseli.

(3) Ha egy hajót visszatartanak, a hajótulajdonos vagy üzemeltető viseli a kikötői visszatartással kapcsolatos összes költséget.

(4) A hajó visszatartását mindaddig nem szabad feloldani, amíg a költségek teljes összegének befizetése meg nem történik, vagy kielégítő biztosítékot nem nyújtanak a költségek megtérítésére.

28. cikk

A végrehajtás nyomon követéséhez szükséges adatok

A tagállamok a XIV. mellékletben megállapított időközönként közlik a Bizottsággal az abban a mellékletben felsorolt információkat.

29. cikk

A tagállamok teljesítményének és az irányelvnek való megfelelésének ellenőrzése

Ezen irányelv hatékony végrehajtásának biztosítása céljából és az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének (b) pontja i) alpontjával összhangban a Közösségnek a kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszere általános működését ellenőrizendő, a Bizottság összegyűjti a szükséges információkat és tagállami látogatásokat tesz.

30. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 93/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 22., 2007.1.31., 12. o.) módosított rendelet.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időszak három hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor, az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

31. cikk

Módosítási eljárás

A Bizottság:

- az I. melléklet kivételével olyan módon kiigazítja a mellékleteket, hogy azok figyelembe vegyék a tengeri biztonságról és védelemről szóló közösségi jogszabályok már hatályba lépett módosításait, valamint az illetékes nemzetközi szervezetek egyezményeit, nemzetközi szabályzatait és határozatait, továbbá a Párizsi memorandumban bekezdett fejleményeket;
- módosítja azokat az egyezményekre, nemzetközi szabályzatokra és határozatokra, valamint a közösségi jogszabályokra vonatkozó meghatározásokat, amelyek kapcsolódnak ennek az irányelvnek a céljaihoz.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 30. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

A 2. cikkben említett nemzetközi okmányok módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

32. cikk

Végrehajtási szabályok

Az 7. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 14. cikk (4) bekezdésében, a 22. cikk (5) bekezdésében és a 26. cikkben említett végrehajtási szabályok meghatározásakor a Bizottság a 30. cikk (2) és (3) bekezdésében említett eljárással összhangban különös figyelmet fordít arra, hogy ezek a szabályok figyelembe vegyék a Közösség és a Párizsi Memorandum ellenőrzési rendszerének keretében kialakult szakértelmet és tapasztalatokat.

33. cikk

Szankciók

A tagállamok szankciók rendszerét alakítják ki arra az esetre, ha megsértik az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti jogszabályait, és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciókat alkalmazzák. Az ilyen módon előírt szankciónak hatékonynak, arányosnak és visszatartó hatásúnak kell lennie.

34. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb ...-tól/-től (*) számított 18 hónapon belül felülvizsgálja ezen irányelv végrehajtását. A felülvizsgálat során többek között ellenőrzik az 5. cikkben meghatározott teljes közösségi ellenőrzési kötelezettségvállalás teljesítését, az egyes tagállamokban a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök, illetve az elvégzett ellenőrzések számát, az éves ellenőrzési kötelezettségvállalások tagállamok általi teljesítését, valamint a 6. és 7. cikk végrehajtását.

A Bizottság közli a felülvizsgálat eredményeit az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal, és a felülvizsgálat alapján meghatározza, hogy szükséges-e módosító irányelv vagy további jogszabályok beterjesztése ezen a területen.

35. cikk

Végrehajtás és tájékoztatás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ...-ig (**) megfeleljenek ezen irányelvnek.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkoznak erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell olyan értelmű nyilatkozatot, hogy a hatályos törvényekben, rendeletekben és közigazgatási rendelkezésekben az ezzel az irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvekre tett hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni. A hivatkozás módját és szövegét a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(4) Ezen túl a Bizottság rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot az ezen irányelv tagállamokon belüli végrehajtásának előrehaladásáról.

36. cikk

Hatályon kívül helyezés

A XV. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 95/21/EK irányelv ...-tól (***) kezdődő hatállyal hatályát veszti a XV. melléklet B. részében felsorolt irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidővel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre vonatkozó hivatkozásokat erre az irányelvre történő hivatkozásnak kell tekinteni, és a XVI. mellékletben található korrelációs táblázat szerint kell értelmezni.

37. cikk

Hatály

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

38. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) A 35. cikk (1) bekezdésében említett időpont.

(**) Az ezen irányelv hatálybalépését követően 36 hónappal.

(***) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

I. MELLÉKLET

A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések közösségi rendszerének elemei

(az 5. cikkben említettek szerint)

A következő elemek tartoznak a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések közösségi rendszerébe:

I. A hajó kockázati profilja

A hajó kockázati profilját a következő általános és ellenőrzéstörténeti paraméterek kombinációja alapján kell meghatározni:

1. Általános paraméterek

a) A hajó típusa

A személyszállító hajókat, az olaj- és vegyszerszállító tartályhajókat, a gázz szállító hajókat és az ömlesztett áruszállító hajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek fokozottabb kockázatot jelentenek.

b) A hajó kora

A tizenkét évesnél régebbi hajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek fokozottabb kockázatot jelentenek.

c) A lobogó szerinti állam teljesítménye

- i. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely az EU-ban és a Párizsi Memorandum régiójában magas visszatartási aránnyal rendelkezik, fokozottabb kockázatot jelent.
- ii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely az EU-ban és a Párizsi Memorandum régiójában alacsony visszatartási aránnyal rendelkezik, kisebb kockázatot jelent.
- iii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely hitelesítésen esett át, és amelyre adott esetben kiigazító intézkedési tervet nyújtottak be – mindkettőt az IMO tagállami hitelesítési rendszer keretrendszerének és eljárásainak megfelelően –, kisebb kockázatot jelent. Amint sor kerül a 9. cikk (3) bekezdésében említett intézkedések elfogadására, az ilyen hajó lobogója szerinti államnak igazoltan meg kell felelnie a kötelező érvényű IMO előírások végrehajtási szabályainak.

d) Elismert szervezetek

- i. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait az EU-ban és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményű elismert szervezetek állították ki, fokozottabb kockázatot jelentenek.
- ii. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait az EU-ban és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján jó teljesítményű elismert szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.
- iii. Azok a hajók, amelyek bizonyítványait a 94/57/EK tanácsi irányelv értelmében elismertnek minősülő szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.

e) A társaság teljesítménye

- i. Az olyan társaságok hajói, amelyek teljesítménye az Európai Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában a tapasztalt hiányosságok és a visszatartási arány alapján alacsony vagy nagyon alacsony, fokozottabb kockázatot jelentenek.
- ii. Az olyan társaságok hajói, amelyek teljesítménye az Európai Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában a tapasztalt hiányosságok és a visszatartási arány alapján jó, kisebb kockázatot jelentenek.

2. Ellenőrzéstörténeti paraméterek

- i. Ha egy hajót egynél többször tartottak vissza, azt fokozottabb kockázatot jelentő hajónak kell tekinteni.
- ii. Az olyan hajókat, amelyeknél a II. mellékletben említett időszak során végrehajtott ellenőrzések alkalmával a II. mellékletben említett számúnál kevesebb hiányosságot regisztráltak, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.
- iii. Azokat a hajókat, amelyeket a II. mellékletben említett időszak során nem tartottak vissza, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

A kockázati paraméterek kombinálásával – olyan súlyozást alkalmazva, amely tükrözi az egyes paramétereknek a hajó teljes kockázatának alakulására gyakorolt befolyását – a következő kockázati profilokat kell meghatározni:

- nagy kockázatú,
- átlagos kockázatú,
- kis kockázatú.

A kockázati profilok meghatározásakor nagyobb hangsúlyt kell fektetni a következő paraméterekre: a hajó típusa, a lobogó szerinti állam teljesítménye, elismert szervezetekhez tartozás és a társaság teljesítménye.

II. A hajók ellenőrzése

1. Rendszeres ellenőrzések

A rendszeres ellenőrzésekre előre meghatározott időközönként kerül sor. Ezek gyakorisága a hajó kockázati profiljától függ. A nagy kockázatú hajók esetében ez az időköz nem haladhatja meg a 6 hónapot. Az egyéb kockázati profillal rendelkező hajók rendszeres ellenőrzéseinek időköze a kockázat mértékével fordított arányban növekszik.

A tagállamok rendszeres ellenőrzéseket hajtanak végre a következő hajókon:

- Az olyan nagy kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt hat hónap során nem estek át ellenőrzésen az Európai Unióhoz vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőjében. A nagy kockázatú hajóknál az ötödik hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.
- Az olyan átlagos kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt 12 hónap során nem estek át ellenőrzésen az Európai Unióhoz vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőben. Az átlagos kockázatú hajóknál a 10. hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.
- Az olyan kis kockázatú hajókon, amelyek az elmúlt 36 hónap során nem estek át ellenőrzésen az Európai Unióhoz vagy a Párizsi Memorandum régiójához tartozó kikötőben. A kis kockázatú hajóknál a huszonnegyedik hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.

2. Kiegészítő ellenőrzések

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi vagy rendhagyó körülmények merülnek fel. A rendhagyó körülmények alapján történő kiegészítő ellenőrzés szükségessége tekintetében azonban az ellenőr szakmai ítélete a döntő.

2A. Elsődlegességi tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni kell azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi elsődlegességi körülmények merülnek fel:

- Azokat a hajókat, amelyeket az Európai Unióban vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta biztonsági okok miatt felfüggesztettek vagy kivontak az osztályukból.
- Azokat a hajókat, amelyekről egy másik tagállam részéről bejelentés vagy értesítés történt.
- Azokat a hajókat, amelyek nem azonosíthatók az ellenőrzési adatbázisban.
- Azokat a hajókat, amelyek:
 - a kikötő felé haladva ütköztek, zátonyra futottak vagy megfeneklettek,
 - ellen vádeljárás folyt vagy folyik a káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátásával kapcsolatos rendelkezések megsértése miatt,
 - szabálytalan vagy nem biztonságos manővereket hajtottak végre a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, illetve a biztonságos hajózási gyakorlat és eljárások figyelmen kívül hagyásával.

2B. Rendhagyó tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzés időpontjára való tekintet nélkül ellenőrizni lehet azokat a hajókat, amelyeknél az alábbi rendhagyó körülmények merülnek fel. Az ilyen kiegészítő ellenőrzés végrehajtására vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ.

- Azokat a hajókat, amelyek:
 - Üzemeltetésének módja személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő, vagy
 - nem tettek eleget a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) MSC.138(76) határozatának mellékleteiben a Balti-tengerre való behajózási útvonalakra vonatkozó ajánlásnak.

- Azokat a hajókat, melyek bizonyítványait olyan korábban elismert szervezet bocsátotta ki, melynek elismerését visszavonták az Európai Unióban vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta.
- Azokat a hajókat, amelyekről révkalauzok, kikötőhatóságok vagy kikötői szervek olyan látható rendellenességek meglétét jelentették, amelyek veszélyeztethetik azok biztonságos hajózását vagy ezen irányelv 22. cikkével összhangban veszélyt jelentenek a környezetre nézve.
- Azokat a hajókat, amelyek nem teljesítik az ezen irányelv 8. cikkében, a 2000/59/EK irányelvben, a 2002/59/EK irányelvben és adott esetben a 725/2004/EK rendeletben említett vonatkozó értesítési kötelezettségeket.
- Azokat a hajókat, melyekről bejelentés vagy panasz érkezett a hajóparancsnok, a személyzet tagja vagy bármely olyan személy részéről, akinek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, illetve a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy a panasz nyilvánvalóan megalapozatlan.
- Azokat a hajókat, amelyeket több mint három hónappal korábban visszatartottak.
- Azokat a hajókat, amelyekkel kapcsolatban fennmaradó hiányosságokat jelentettek, kivéve azokat, amelyek hiányosságait az indulást követő 14 napon belül meg kellett szüntetni, valamint azokat a hiányosságokat, amelyeket még az indulás előtt meg kellett szüntetni.
- Azokat a hajókat, amelyek rakományával kapcsolatban, különösen, ha az káros vagy veszélyes anyag, problémákat jelentettek.
- Azokat a hajókat, melyek üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő.
- Azokat a hajókat, amelyek esetében megbízható forrásból kiderült, hogy valós kockázati paramétereik eltérnek a rögzített kockázati paraméterektől, és ezáltal a kockázat magasabb szintű.

3. Kiválasztási rendszer

3A. Az I. prioritású hajókat az alábbiak szerint kell ellenőrizni:

a) Kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 6 hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt tizenkét hónapban nem ellenőriztek.

b) Kezdeti vagy adott esetben részletesebb ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, és amelyet az elmúlt tizenkét hónapban nem ellenőriztek.

c) Elsődlegességi tényező esetén:

- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
- minden egyéb hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, részletesebb ellenőrzést kell végezni.

3B. A II. prioritású hajókat az alábbiak szerint lehet ellenőrizni:

a) Kiterjesztett ellenőrzést lehet végezni:

- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt öt hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek, és
- minden olyan tizenkét évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek.

b) Kezdeti vagy adott esetben részletesebb ellenőrzést lehet végezni:

- minden olyan hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, és amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek, és
- minden olyan kis kockázati profillal rendelkező hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, és amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek.

c) Rendhagyó tényező esetén:

- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot lehet végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gáz- vagy vegyszerszállító hajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
 - minden egyéb hajón, amely nem tizenkét évesnél idősebb személyszállító hajó, olajszállító tartályhajó, gáz- vagy vegyszerszállító hajó vagy ömlesztettáru-szállító hajó, részletesebb ellenőrzést lehet végezni.
-

II. MELLÉKLET

A hajó kockázati profiljának felépítése

(a 9. cikk (2) bekezdésében említettek szerint)

				Profil				
				Nagy kockázatú hajó		Átlagos kockáz- zatú hajó	Kis kockázatú hajó	
Általános paraméterek				Kritériumok	Súlyozás	Kritériumok	Kritériumok	
1	Hajótípus			Vegyszerszállító tartályhajó Gázszállító hajó Olajszállító tartályhajó Ömlesztettáru- szállító hajó Személyszállító hajó	2	Sem nagy, sem kis kockázatú hajó	Minden típus	
2	A hajó kora			minden típus > 12 év	1		Minden korszint	
3a	Lobogó	Fekete-/szürke-/fehér lista	Fekete – nagyon nagy kockázat, nagy kockázat, Közepestől nagy Kockázatig	2	Fehér			
			Fekete – közepes kockázat	1				
3b	IMO-hitelesítés		–	–	Igen			
4a	Elismert Szervezet	Teljesítmény	Nagy	–	Nagy			
			Közepes	–	–			
			Kicsi	Kicsi	1		–	
			Nagyon kicsi	Nagyon kicsi	–			
4b	EU által elismert		–	–	Igen			
5	Társaság	Teljesítmény	Nagy	–	Nagy			
			Közepes	–	–			
			Kicsi	Kicsi	2		–	
			Nagyon kicsi	Nagyon kicsi	–			
Ellenőrzéstörténeti paraméterek								
6	Az elmúlt 36 hónapban el- lenőrzésként rögzített hiányos- ságok száma	Hiányosságok	Nem ellenőri- zendő	–	≤ 5 (és legalább egy ellenőrzés az elmúlt 36 hónapban történt)			
7	Visszatartások száma az elmúlt 36 hónapban	Visszatartások	≥ 2 visszatartás	1	Nem volt vissza- tartás			

Nagy kockázatúak azok a hajók, amelyek összesen 5 vagy annál több súlyozási pontig teljesítik a kritériumokat.

Kis kockázatúak azok a hajók minősülnek, amelyek a kis kockázat kritériumainak mindegyikét teljesítik.

Átlagos kockázatúak azok a hajók, amelyek nem tartoznak sem a nagy, sem a kis kockázatú hajók közé.

III. MELLÉKLET

Értesítés

(a 8. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

A 8. cikk (1) bekezdésével összhangban nyújtandó tájékoztatás:

A kikötőhatóság vagy kikötői szerv, vagy az erre a célra kijelölt hatóság vagy szerv számára legalább három nappal a kikötőbe való befutás várható időpontja előtt, vagy ha az út három napnál rövidebb időt vesz igénybe, az előző kikötő elhagyása előtt be kell nyújtani a következő információkat:

- a) a hajó azonosítója (név, hívójel, IMO-azonosítószám vagy MMSI-szám);
- b) a kikötői tartózkodás tervezett időtartama;
- c) tartályhajók esetében:
 - i. építési mód: szimplafalú, szimplafalú elkülönített ballaszttartályokkal, duplafalú;
 - ii. a rakomány és a ballaszttartályok állapota: teli, üres, inert gázzal töltött;
 - iii. a rakomány mennyisége és jellege;
- d) a rendeltetési kikötőben tervezett műveletek (berakodás, kirakodás, egyéb);
- e) előírás szerinti szemlevizsgálatok, valamint jelentős karbantartási vagy javítási munkák, amelyeket a rendeltetési kikötőben való tartózkodás ideje alatt kell elvégezni;
- f) a Párizsi Memorandum régiójában történt utolsó kiterjesztett ellenőrzés időpontja.

IV. MELLÉKLET

Bizonyítványok és dokumentumok listája

(a 12. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

1. Nemzetközi köbözési bizonyítvány (1969).
2. – személyhajó-biztonsági bizonyítvány,
 - teherhajószervezet-biztonsági bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági felszerelési bizonyítvány,
 - teherhajó-biztonsági rádió-bizonyítvány,
 - felmentési bizonyítvány, benne szükség esetén a szállítmányok listája,
 - teherhajó-biztonsági bizonyítvány.
3. Nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC).
4. Folyamatos törzsadat-nyilvántartás.
5. Ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
 - ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány.
6. Ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány;
 - ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány.
7. Olajszenyezések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.
8. Szennyeződések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány ömlesztett, káros, folyékony anyagok szállításához.
9. Nemzetközi merülésvonal bizonyítvány (1966);
 - nemzetközi merülésvonal-felmentési bizonyítvány.
10. Olajnapló, I. és II. rész.
11. Rakomány-nyilvántartási könyv.
12. Minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány.

13. Az STCW 78/95 egyezmény rendelkezéseinek megfelelően előírt bizonyítványok vagy más dokumentumok.
14. Egészségügyi alkalmassági bizonyítványok (lásd a tengerészek egészségügyi vizsgálatáról szóló 73. számú ILO-egyezményt).
15. A fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintés (180. sz. ILO-egyezmény és STCW 78/95).
16. A tengerészek munkaidejére és pihenőidejére vonatkozó nyilvántartások (180. sz. ILO-egyezmény).
17. Stabilitási tájékoztató.
18. A hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzata szerint kiadott megfelelési okmány és biztonságos üzemeltetési bizonyítvány példánya (1974. évi SOLAS-egyezmény, IX. fejezet).
19. A hajótest szilárdságának és a gépi berendezéseknek az érintett elismert szervezet által kibocsátott bizonyítványa (csak akkor szükséges, ha a hajót egy elismert szervezet sorolja osztályba).
20. Veszélyes árukat szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények teljesüléséről szóló dokumentum.
21. Gyorsjáratú vízi jármű biztonsági bizonyítványa és gyorsjáratú vízi jármű üzemeltetési engedélye.
22. Különleges jegyzék vagy nyilatkozat a veszélyes árukról, vagy részletes rakományelrendezési terv.
23. Hajónaplóadatok a próbákról és gyakorlatokról készült jelentésekkel – beleértve a védelmi gyakorlatokat – és az életmentő eszközök és berendezések, valamint a tűzoltó berendezések és tűzvédelmi intézkedések ellenőrzési és karbantartási naplója.
24. Különleges rendeltetésű hajó biztonsági bizonyítványa.
25. Mobil tengeri fúrótorony biztonsági bizonyítványa.
26. Olajszállító tartályhajók esetén, az olajkibocsátás-figyelő és -ellenőrző rendszerről készült jelentés az utolsó ballasztban megtett útról.
27. Riadóterv, tűzvédelmi terv, személyszállító hajók esetén kárelhárítási terv.
28. Fedélzeti olajszennyezés vészhelyzeti terve.
29. Felügyeleti ellenőrzési dokumentáció (ömlesztettáru- és olajszállító hajóknál).
30. Korábbi, a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről készült jelentések.
31. Ro-ro személyszállító hajók esetén információ az A/A maximum arányáról.
32. Gabonaszállításra jogosító engedély.
33. Rakományrögzítési kézikönyv.
34. Hulladékkezelési terv és hulladék-nyilvántartás.
35. Döntéstámogató rendszer az utasszállító hajók parancsnokainak.
36. Együttműködési terv a rögzített útvonalon közlekedő utasszállító hajók felkutatásáról és mentéséről (SAR).
37. Üzemeltetési korlátozások listája személyszállító hajókra.
38. Ömlesztettáru-szállító hajók kézikönyve.
39. Be- és kirakodási terv ömlesztettáru-szállító hajókra.
40. Az olajszennyezés miatti polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (az olajszennyezés polgári jogi kártérítéséről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény).
- [41. A hajótulajdonosok felelősségbiztosításával és pénzügyi kezességvállalásával foglalkozó 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében megkövetelt igazolás.
42. A tengeren és a belvízi hajózási útvonalakon közlekedő személyszállítók balesetre vonatkozó felelősségbiztosításáról szóló .../2008/EK rendelet értelmében megkövetelt igazolás ⁽¹⁾.]
43. Levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.
44. Szennyvíz általi szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány.

⁽¹⁾ A 41. és 42. pont beillesztésére a harmadik tengeri biztonsági csomagban foglalt vonatkozó jogszabályok elfogadásának függvényében kerül sor.

V. MELLÉKLET

Példák az „Egyértelmű bizonyítékokra”

(a 12. cikk (3) bekezdésében említettek szerint)

A. Példák a részletesebb ellenőrzést alátámasztó egyértelmű bizonyítékokra

1. A II. melléklet II. részének 2A. és 2B. pontjában szereplő hajók.
2. Az olaj-nyilvántartási könyvet nem vezetik az előírásoknak megfelelően.
3. A bizonyítványok és egyéb dokumentumok vizsgálatakor pontatlanságokat tártak fel.
4. Arra utaló körülmények, hogy a hajószemélyzet nem felel meg a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 2001. április 4-i 2001/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ fedélzeti kommunikációra vonatkozó 17. cikk rendelkezéseinek.
5. Valamely bizonyítványt vagy igazolást csalással szereztek meg, vagy a bizonyítvány vagy igazolás felmutatója nem azonos azzal a személlyel, akinek részére a bizonyítványt eredetileg kiállították,
6. A hajó parancsnoka vagy tisztje olyan igazolvánnyal rendelkezik, vagy a hajó besorolását olyan bizonyítvány igazolja, amelyet az STCW 78/95 egyezményt alá nem írt ország állított ki.
7. Bizonyítékok vannak arra vonatkozóan, hogy a rakománnyal kapcsolatos és egyéb műveleteket nem biztonságosan, vagy az IMO iránymutatásokkal összhangban végzik, ilyen például, amikor a rakománytartályokhoz vezető semlegesgáz-fővezetékben az oxigéntartalom meghaladja az előírásokban engedélyezett maximális szintet.
8. Olajszállító tartályhajó parancsnokának mulasztása a legutóbbi ballasztmenetben megtett úton az olajlefejtés megfigyelési és ellenőrző rendszere nyilvántartásának bemutatásával kapcsolatban.
9. Naprakész riadóterv hiánya, vagy ha a személyzet nem ismeri teendőit tűz keletkezése vagy a hajó elhagyására vonatkozó parancs esetén.
10. Téves vészjelzés leadása, melyet nem követ megfelelő visszavonási eljárás.
11. Az egyezmények által megkövetelt fontosabb berendezések vagy intézkedési tervek hiánya.
12. A higiéniai feltételek nagyfokú hiánya a hajó fedélzetén.
13. Az ellenőr általános benyomásából és megfigyeléseiből származó bizonyíték arra nézve, hogy a hajótest vagy -szerkezet súlyos károsodása vagy hiányossága áll fenn, amely veszélyeztetheti a hajó szerkezeti integritását, illetve víz- és időjárás-állóságát.
14. Információ vagy bizonyíték arra nézve, hogy a parancsnok vagy a személyzet nem ismeri jól a hajózás biztonságával vagy a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos alapvető műveleteket, vagy ezeket nem hajtja végre.
15. A fedélzeti munkarendről, a tengerészek munka-és pihenőidejéről nincs nyilvántartás.

B. Példák a hajók védelmi szempontú ellenőrzését alátámasztó egyértelmű bizonyítékokra

1. Az ellenőr a kezdeti ellenőrzés során a következő okok miatt tarthatja egyértelműen indokoltnak további védelmi ellenőrzések végzését:
 - 1.1. A nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC) nem érvényes vagy lejárt.
 - 1.2. A hajó védelmi szintje alacsonyabb, mint a kikötőé.
 - 1.3. A hajó védelmével kapcsolatos gyakorlatokat nem tartották meg.
 - 1.4. Az utolsó tíz hajó-kikötő vagy hajó-hajó kapcsolat dokumentációja hiányos.
 - 1.5. Bizonyíték vagy megfigyelés utal arra, hogy a hajó személyzetének legfontosabb tagjai nem tudnak egymással kommunikálni.
 - 1.6. Megfigyelés utal arra, hogy a védelmi intézkedések terén jelentős hiányosságok állnak fenn.
 - 1.7. Harmadik féltől tájékoztatás (például jelentés, panasz) érkezett valamely, védelemmel kapcsolatos információról.
 - 1.8. A hajónak egymás után többször kiállított ideiglenes nemzetközi hajóvédelmi bizonyítványai vannak, és az ellenőr szakmai megítélése szerint a hajó vagy a társaság egyik célja az ideiglenes bizonyítvány kérésekor az volt, hogy az ideiglenes bizonyítvány érvényességén túl is elkerülhesse az 1974. évi SOLAS-egyezmény XI-2. fejezetének és az ISPS szabályzat A. részének való teljes körű megfelelést. Az ISPS szabályzat A. része rendelkezik arról, hogy milyen körülmények között állítható ki ideiglenes bizonyítvány.

(¹) HL L 136., 2001.5.18., 17. o. A legutóbb a 2005/45/EK irányelvvel (HL L 255., 2005.9.30., 160. o.) módosított irányelv.

2. Ha az ellenőr megállapítja a fent említett egyértelmű bizonyítékok meglétét, erről haladéktalanul tájékoztatja az illetékes védelmi hatóságot (kivéve, ha az ellenőr egyben védelmi tiszt is). Az illetékes védelmi hatóság határoz arról, hogy a védelmi szint figyelembevételével az 1974. évi SOLAS-egyezmény XI. fejezetének 9. szabálya szerint milyen további ellenőrzési intézkedések szükségesek.
3. A fent említettektől eltérő egyértelmű bizonyítékok a védelmi tiszt hatáskörébe tartoznak.

VI. MELLÉKLET

Hajó-ellenőrzési eljárások

(a 14. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

A Párizsi Memorandum „Kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési eljárások” című I. melléklete, valamint a Párizsi Memorandum alábbi utasításainak naprakész változatai:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (33/2000/02 utasítás: Üzemeltetési ellenőrzés a komphajókon és személyszállító hajókon),
 - Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (35/2002/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az elektronikus térképekhez),
 - Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (36/2003/08 utasítás: Útmutatás a munka- és életkörülmények ellenőrzéséhez),
 - Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (37/2004/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a módosított STCW 78/95 egyezményhez),
 - Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (37/2004/05 utasítás: Iránymutatások a munkaidő/pihenőidő ellenőrzéséhez),
 - Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (37/2004/10 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a védelmi szempontú ellenőrzéshez),
 - Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (38/2005/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az úti adatrögzítő ellenőrzéséhez),
 - Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (38/2005/05 utasítás: Iránymutatások a MARPOL I. mellékletéhez),
 - Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (38/2005/07 utasítás: Iránymutatások az állapotminősítési rendszer (CAS) ellenőrzéséhez),
 - Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (39/2006/01 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az ISM-szabályzatra vonatkozóan),
 - Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (39/2006/02 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az Általános Tengeri Vészjelző- és Biztonsági Rendszer (GMDSS) ellenőrzéséhez),
 - Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (39/2006/03 utasítás: A tilalmi és értesítési jegyzék optimalizálása),
 - Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (39/2006/10 utasítás: Útmutatás a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a ballaszttartályok vizsgálatára és a fő áramforrás kiesésének szimulációjára vonatkozóan),
 - Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (39/2006/11 utasítás: Útmutatás az ömlesztettáru-szállító hajók felépítésének ellenőrzéséhez),
 - Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (39/2006/12 utasítás: Bevált gyakorlatok szabályzata a kikötő szerinti állam ellenőrei számára),
 - Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognized Organisations (R/O) (40/2007/04 utasítás: Az elismert szervezetek felelősségértékelésének kritériumai),
 - Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspectors for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (40/2007/09 utasítás: Iránymutatások a kikötő szerinti állam ellenőrei számára a MARPOL 73/78 VI. mellékletének való megfeleléshez).
-

VII. MELLÉKLET

A hajók kiterjesztett ellenőrzése

(a 13. cikkben említettek szerint)

A kiterjesztett ellenőrzés különösen az alábbi kockázati területek általános állapotára vonatkozik:

- Dokumentáció
- Hajószerkezet állapota
- Időjárásállóság
- Vészüzemi rendszerek
- Rádiós kommunikáció
- Rakománykezelési műveletek
- Tűzvédelem
- Riasztóberendezések
- Élet- és munkakörülmények
- Navigációs berendezések
- Életmentő felszerelések
- Veszélyes áruk
- Meghajtó- és segédgépek
- Szennyezés-megelőzés

Továbbá a kiterjesztett ellenőrzés magában foglalja az ellenőrzött hajó típusától függően a kockázati terület bizonyos egyedi tételeinek ellenőrzését is a 13. cikk (3) bekezdésének megfelelően, figyelemmel azok gyakorlati megvalósíthatóságára, valamint a személyek, hajó vagy a kikötő biztonságával kapcsolatos korlátozásokra.

VIII. MELLÉKLET

A közösségen belüli kikötőkből történő kitiltással kapcsolatos rendelkezések

(a 15. cikkben említettek szerint)

1. Amennyiben teljesülnek a 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek, annak a kikötőnek az illetékes hatósága, ahol a hajót harmadik alkalommal visszatartják, a hajó parancsnokát írásban tájékoztatja arról, hogy kitiltó határozat fog születni a hajó ellen, mely határozat azonnal hatályba lép, amint a hajó elhagyta a kikötőt. A kitiltó határozat közvetlenül azután lép hatályba, hogy a hajó elhagyta a kikötőt, miután kijavították a visszatartást indokló hiányosságokat.
2. Az illetékes hatóság megküldi a kitiltó határozat egy példányát a lobogó szerinti állam illetékes hatóságainak, az érintett hajóosztályozó társaságnak, a többi tagállamnak, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államnak, a Bizottságnak és a Párizsi Memorandum titkárságának is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül frissíteni az ellenőrzési adatbázist is.
3. A kitiltó határozat visszavonása érdekében a hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállam illetékes hatóságához, amely a kitiltó határozatot hozta. A kérelemhez csatolni kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságának nyilatkozatát, amelyet az általa felhatalmazott ellenőr fedélzeten tett látogatását követően állítottak ki, és igazolja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek. A lobogó szerinti állam hatósága bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént.
4. A kitiltó határozat visszavonására irányuló kérelemhez adott esetben a hajóosztályozó társaság ellenőrének fedélzeti szemlét követően csatolni kell a hajó osztályozását elvégző hajóosztályozó társaság nyilatkozatát is, amely igazolja, hogy a hajó megfelel az adott társaság által az arra az osztályra vonatkozóan előírt normáknak. A hajóosztályozó társaság bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént.

5. A kitiltó határozat visszavonása csak akkor lehetséges, ha eltelt az ezen irányelv 15. cikkében említett idő, és a hajót újból megvizsgálták a felek megállapodása szerinti kikötőben.

Ha a megállapodás szerinti kikötő egy tagállam területén van, a tagállam illetékes hatósága a kitiltó határozatot kibocsátó illetékes hatóság kérésére engedélyezheti, hogy a hajó a megállapodás szerinti kikötőbe befusson az újbóli vizsgálat elvégzése céljából. Ilyen esetben a kitiltó határozat visszavonása előtt rakománykezelési műveleteket nem szabad végezni a kikötőben.
6. Amennyiben a kitiltó határozat kibocsátásához vezető visszatartás okaként a hajó szerkezeti hibája is szerepelt, a kitiltó határozatot kibocsátó illetékes hatóság megkövetelheti, hogy a hajó egyes részeit, például a rakodótereket és tartályokat hozzáférhetővé és ellenőrizhetővé tegyék az újbóli vizsgálat céljára.
7. Az újbóli ellenőrzést a kitiltó határozatot kibocsátó tagállam illetékes hatósága, vagy a rendeltetési kikötő illetékes hatósága végzi a kitiltó határozatot kibocsátó tagállam illetékes hatóságának hozzájárulásával. Az illetékes hatóság megkövetelheti, hogy az újbóli ellenőrzés előtt 14 nappal értesítsék. E tagállam által elfogadott módon bizonyítani kell, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek.
8. Az újbóli ellenőrzés kiterjesztett ellenőrzést jelent, amely kiterjed legalább a VII. mellékletben vonatkozó pontjaira.
9. A kiterjesztett ellenőrzés minden költsége a tulajdonost vagy az üzemeltetőt terheli.
10. Ha a kiterjesztett ellenőrzés eredményei a tagállam megaláztatására összhangban vannak a VII. melléklettel, vissza kell vonni a kitiltó határozatot. Erről írásbeli tájékoztatást kap a hajótársaság.
11. Az illetékes hatóságnak erről a döntéséről írásban tájékoztatnia kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államot, a Bizottságot, és a Párizsi Memorandum titkárságát is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül aktualizálni az ellenőrzési adatbázist is.
12. Közösségen belüli kikötőkből kitiltott hajókkal kapcsolatos információkat hozzáférhetővé kell tenni az ellenőrzési adatbázisban, és közzé kell tenni azokat a 25. cikk és a XIII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.

IX. MELLÉKLET

Vizsgálati jelentés

(a 16. cikkben említettek szerint)

A vizsgálati jelentésnek legalább az alábbi pontokat tartalmaznia kell:

I. Általános rész

1. a jelentést összeállító illetékes hatóság,
2. az ellenőrzés helye és időpontja,
3. az ellenőrzött hajó neve,
4. lobogó,
5. a hajó típusa (a biztonságos üzemeltetési bizonyítványban foglaltaknak megfelelően),
6. IMO-azonosítószám,
7. rádióhívójel,
8. bruttó űrtartalom (gt),
9. bruttó hordképesség (ahol indokolt),
10. a hajó építési ideje, amelyet a hajó biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett dátum alapján határoznak meg,
11. az a hajóosztályozó társaság (vagy hajóosztályozó társaságok), valamint bármely egyéb szervezet, amely e hajó esetében kibocsátotta az osztályozási bizonyítványt,
12. az az elismert szervezet, illetve azok az elismert szervezetek és/vagy más részes államok, amelyek a hajóra a lobogó szerinti állam nevében a vonatkozó nemzetközi egyezmények szerinti hajóokmányokat kiállították,

13. a hajótársaság vagy üzemeltető neve és címe,
14. a folyadékot vagy ömlesztett szilárd rakományt szállító hajók esetében a hajó kiválasztásáért felelős bérlő neve és a bérleti szerződés típusa,
15. a vizsgálati jelentés kelte,
16. annak jelzése, hogy az ellenőrzéssel vagy a visszatartással kapcsolatos részletes információkat közzé kell-e tenni.

II. Az ellenőrzéssel kapcsolatos adatok

1. a vonatkozó egyezmények alapján kiállított bizonyítványok, a szóban forgó bizonyítvány(oka)t kiállító hatóság vagy szervezet, ideértve annak kiállítás és lejárat dátumát,
2. a hajó ellenőrzés alá vont részei vagy elemei (részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzés esetén),
3. az a kikötő, ahol a legutóbbi közbenső, éves vagy megújító szemlét végezték, a szemle időpontja és a szemlét végző szervezet neve,
4. az ellenőrzés típusa (ellenőrzés, részletesebb ellenőrzés vagy kiterjesztett ellenőrzés),
5. a hiányosságok jellege,
6. a megtett intézkedések.

III. További adatok visszatartás esetén

1. a visszatartás elrendelésének kelte,
2. a visszatartás feloldásának időpontja,
3. a visszatartási utasítást indokoló hiányosságok jellege (adott esetben az egyezmények említésével),
4. annak megjelölése, hogy az elismert szervezet vagy más, ellenőrzést végrehajtó magánszerv hatásköre kiterjedt-e azokra a hiányosságokra, amelyek önmagukban vagy egymással társítva a visszatartáshoz vezettek,
5. a megtett intézkedések.

X. MELLÉKLET

A hajóvisszatartás kritériumai

(a 18. cikk (3) bekezdésében említettek szerint)

BEVEZETÉS

Annak eldöntése előtt, hogy az érintett hajó ellenőrzése folyamán feltárt hiányosságok indokolják-e a hajó visszatartását, az ellenőr az alábbi 1. és 2. pontban előírt kritériumokat veszi figyelembe.

A 3. pont olyan hiányosságokra tartalmaz példákat, amelyek önmagukban indokoltá tehetik az érintett hajó visszatartását (lásd 18. cikk (4) bekezdés).

Amennyiben a visszatartás oka az, hogy a hajóban a kikötőbe tartó útja során véletlenül kár keletkezett, nem kell visszatartást elrendelni, feltéve, hogy:

- a) az 1974. évi SOLAS-egyezmény I/11(c) szabályában előírt követelményeket kellően figyelembe vették a lobogó szerinti ország hatóságai, a kijelölt ellenőrző személy vagy a vonatkozó bizonyítvány kiadásáért felelős elismert szervezet értesítését illetően;
- b) a kikötőbe való belépést megelőzően a parancsnok vagy a hajótulajdonos részletes jelentést adott a kikötő szerinti illetékes állam ellenőrző hatóságának a kár keletkezésének körülményeiről és a károsodás mértékéről és információt a lobogó szerinti ország hatóságának előírt értesítéséről;
- c) a hajó a hatóságot kielégítő módon megtette a megfelelő helyreállítási intézkedéseket; és
- d) a hatóság – miután értesült a helyreállítási intézkedések végrehajtásáról – megbizonyosodott arról, hogy a személyi és tárgyi biztonságot, illetve a környezetet veszélyeztető hiányosságok kijavításra kerültek.

1. FŐ KRITÉRIUMOK

Amikor az ellenőr szakmai szempontok szerint azt határozza meg, hogy egy hajót vissza kell-e tartani vagy sem, az alábbi kritériumok szerint kell eljárnia:

Időzítés:

Azokat a hajókat, amelyeknek biztonsági állapota nem teszi lehetővé a tengerre való kifutást, vissza kell tartani a legelső ellenőrzés végrehajtásakor függetlenül attól, hogy a hajó mennyi időt tölt el a kikötőben.

Kritérium:

A hajó visszatartására akkor kerül sor, ha a feltárt hiányosságok olyan súlyosak, hogy az ellenőrnek a hajóhoz vissza kell térnie, hogy megállapítsa, hogy a hiányosságokat a hajó elindulásáig rendelkezésre álló idő alatt orvosolták-e.

A hiányosságok súlyosságát jelzi, ha az ellenőrnek a hajóra vissza kell térnie. Azonban ez nem minden esetben keletkeztet kötelezettséget. Azonban a hatóságnak valamilyen módon, lehetőség szerint egy újabb látogatás során ellenőriznie kell, hogy a hajó indulása előtt a feltárt hiányosságokat orvosolták-e.

2. A FŐ KRITÉRIUMOK ALKALMAZÁSA

Annak eldöntésére, hogy a hajón talált hiányosságok elég súlyosak-e ahhoz, hogy indokoltta tegyék a hajó visszatartását, az ellenőrnek fel kell mérnie, hogy:

1. a hajó rendelkezik-e a szükséges, érvényes okmányokkal;
2. a hajó rendelkezik-e a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetet igazoló okmányban előírt személyzettel.

Az ellenőrzés folyamán az ellenőr felméri továbbá, hogy a hajó és/vagy a hajószemélyzet az előttük álló út során képes-e:

3. biztonságosan hajózni;
4. biztonságosan kezelni, szállítani a rakományt, és figyelemmel kísérni annak állapotát;
5. biztonságosan üzemeltetni a géptéri berendezéseket;
6. biztonságosan fenntartani a megfelelő géperőt és kormányhatást;
7. szükség esetén hatékonyan leküzdeni a hajó bármely részén keletkező tüzeket;
8. szükség esetén a hajót biztonságosan és gyorsan elhagyni, és a mentési intézkedéseket megtenni;
9. megakadályozni a környezet szennyezését;
10. fenntartani a hajó megfelelő stabilitását;
11. fenntartani a hajó megfelelő vízmentességét;
12. szükség esetén vészhelyzetekben kommunikálni;
13. a fedélzeten biztonságos és egészséges körülményeket biztosítani és fenntartani;
14. baleset esetén maximális tájékoztatást biztosítani.

Ha ezeknek a kérdéseknek bármelyikére a válasz nemleges, az összes feltárt hiányosság figyelembevételével nagyon alaposan meg kell fontolni, hogy a hajó visszatartása szükséges-e. Több, kevésbé súlyos természetű hiányosság meglete szintén indokoltta teheti a hajó visszatartását.

3. Ezen iránymutatások alkalmazásában az ellenőrt az alábbi lista segíti, amely a vonatkozó egyezmények és/vagy szabályzatok szerint csoportosított olyan hiányosságok felsorolását tartalmazza, amelyek súlyosságuk miatt indokoltta tehetik az érintett hajó visszatartását. A felsorolás nem teljes.

3.1. Általános rész

A vonatkozó egyezményekben előírt érvényes bizonyítványok és okmányok hiánya. Ugyanakkor az olyan államok lobogóját viselő hajók, amely államok egy vonatkozó egyezménynek nem aláíró felei, vagy nem hajtják végre másik vonatkozó megállapodás rendelkezéseit, nem jogosultak az egyezmény vagy másik vonatkozó megállapodás rendelkezéseiben előírt bizonyítványokat magukkal hordani. Ezért az előírások szerint szükséges bizonyítványok hiánya önmagában nem indokolhatja hajók visszatartásának a jogosságát; ugyanakkor a „kedvezőbb bánásmód tilalma” elvén alapuló záradék alkalmazásával a rendelkezések lényegi betartása elvárható mielőtt a hajó kifutását engedélyezik.

3.2. Az 1974. évi SOLAS-egyezmény hatálya alá eső területek

1. a meghajtó és egyéb lényeges gépi berendezések, valamint az elektromos berendezések megfelelő működésének a zavara;
2. a géptér nem megfelelő mértékű tisztasága, nagy mennyiségű olajos víz jelenléte a fenékkárokban, a géptéri csövek szigeteléseinek olajos elszennyeződése, a kipufogó csöveket is beleértve, a fenékvíz-szivattyúk nem kielégítő működése;
3. a vészhelyzeti generátor, világítás, akkumulátorok és kapcsolók nem kielégítő működése;
4. a fő- és segéd kormánygép nem kielégítő működése;
5. a személyi életmentő felszerelések, túlélési járművek és vízre bocsátó berendezések hiánya, nem kielégítő befogadóképessége vagy súlyos károsodása;

6. a tűzjelző rendszer, tűzriasztók, tűzoltó berendezések, rögzített tűzoltó berendezések, szellőztető szelepek, tűzgátlók, gyorszáró berendezések hiánya, nem az előírásoknak megfelelő állapota vagy olyan súlyos mértékű károsodása, amely azokat használatra alkalmatlanná teszi;
7. tartályhajókon a rakományfedélzeti terek tűzvédelmi berendezéseinek hiánya, súlyos károsodása vagy üzemzavar;
8. világítótestek, jelzőtestek vagy hangjelző berendezések hiánya, nem előírás szerű állapota vagy súlyos károsodása;
9. vészjelzés és biztonsági kapcsolattartás céljaira használt rádióberendezések hiánya vagy nem megfelelő működése;
10. navigációs berendezések hiánya vagy nem megfelelő működése az 1974. évi SOLAS-egyezmény V/16.2. szabálya rendelkezéseinek figyelembevételével;
11. a tervezett útvonalhoz szükséges, a navigációt elősegítő kijavított térképek és/vagy egyéb hajózási kiadványok hiánya, figyelembe véve, hogy a papír térképek helyett használható hivatalos adatokkal működtetett, típusjóvá-hagyott elektronikus térképkijelző és információs rendszer (ECDIS) is;
12. szikramentes elszívó ventilátorok hiánya a rakományszivattyú terekben;
13. a Párizsi Memorandum 1. mellékletének 5.5. szakaszában szereplő, üzemeltetési követelmények terén mutatkozó súlyos hiányosságok;
14. a személyzet létszáma, összetétele vagy képzése nem felel meg a biztonságos személyzetet igazoló okmány előírásainak;
15. az 1974. évi SOLAS-egyezmény XI. fejezetének 2. szabálya szerinti kiterjesztett ellenőrző program végrehajtásának elmulasztása.

3.3. Az IBC-kódex hatálya alá eső területek

1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása, vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya;
2. magasnyomású biztonsági felszerelések hiánya vagy meghibásodása;
3. ténylegesen nem biztonságos vagy a szabályzat előírásainak nem megfelelő elektromos berendezések;
4. robbanásveszélyes helyeken gyúlékony anyagok jelenléte;
5. különleges elvárások megszegése;
6. a tartályonként engedélyezett maximális rakománymennyiség túllépése;
7. érzékeny áruk nem kielégítő mértékű hő elleni védelme.

3.4. Az IGC-kódex hatálya alá eső területek

1. az alkalmassági bizonyítványban fel nem tüntetett anyag szállítása vagy a rakományra vonatkozó információk hiánya;
2. a lakótér vagy szolgálati helyiségek zárására szolgáló felszerelések hiánya;
3. nem gázmentes válaszfalak;
4. meghibásodott légzsilipek;
5. hiányzó vagy meghibásodott gyorszáró szelepek;
6. hiányzó vagy meghibásodott biztonsági szelepek;
7. ténylegesen nem biztonságos, vagy a kódex előírásait nem kielégítő elektromos berendezések;
8. a rakománytér szellőzői nem működnek;
9. a rakománytartályok nyomásérték riasztói nem működnek;
10. a gázfelderítő és/vagy mérgező gáz felderítő felszerelés meghibásodott;
11. tilalom alatt álló anyagok szállítása érvényes inhibitor bizonyítványa nélkül.

3.5. A merülésvonal egyezmény hatálya alá eső területek

1. a fedélzet és a hajótest jelentős mértékű károsodása vagy korróziója, a lemezelés pontszerű korrodálása és ennek folyamán merevvé válása, amely a tengerállóságot vagy a helyi terhelések elviseléséhez szükséges szilárdságot befolyásolja, kivéve, ha megfelelő ideiglenes javítást végeztek ahhoz, hogy a hajó eljusson egy olyan kikötőbe, ahol a végleges javítás elvégezhető;
2. nem kielégítő mértékű stabilitás megállapított esete;
3. elegendő és megbízható információ hiánya egy megfelelő formában, amelynek segítségével a hajóparancsnok gyorsan és egyszerű eszközökkel intézkedhet a hajó rakományának és ballasztjának olyan elosztásáról, hogy az út folyamán adódó változó körülmények között és az út minden szakaszában a megfelelő stabilitás biztosított legyen és a hajótest szerkezete ne legyen kitéve túlzott mértékű terhelésnek;
4. záró eszközök, nyílászáró szerelvények és vízzáró ajtók hiánya, súlyos károsodása vagy meghibásodása;
5. túlterhelés;
6. merülési jelek hiánya vagy olvashatatlansága.

- 3.6. A MARPOL 73/78 egyezmény I. mellékletének hatálya alá eső területek
1. az olajosvízszűrő-berendezés, az olajtöltést figyelő és szabályzó rendszer vagy a 15 ppm riasztóberendezés hiánya, súlyos károsodása vagy meghibásodása;
 2. a fáradt olaj és/vagy olajsár maradvány tartály nem elég nagy a tervezett útvonalra;
 3. olajnapló hiánya;
 4. nem engedélyezett olajelvezető csatornák kialakítása;
 5. hiányzó vagy a MARPOL 73/78 egyezmény 13G (3) b) szabályának meg nem felelő vizsgálati jelentés.
- 3.7. A MARPOL 73/78 egyezmény II. mellékletének hatálya alá eső területek
1. P & A kézikönyv hiánya;
 2. a rakomány nem osztályozott;
 3. rakomány nyilvántartó könyv hiánya;
 4. olajszerű anyagok szállítása az előírásoknak nem megfelelő módon vagy megfelelően módosított bizonyítvány nélkül;
 5. nem engedélyezett olajelvezető csatornák kialakítása.
- 3.8. A MARPOL 73/78 egyezmény V. mellékletének hatálya alá eső területek
1. hulladékkezelési terv hiánya;
 2. hulladéknylvántartási könyv hiánya;
 3. a hajó személyzete nem ismeri a hulladékkezelési terv hulladéktalmatlanítási követelményeit.
- 3.9. Az STCW 78/95 egyezmény hatálya alá eső területek és a 2001/25/EK irányelv hatálya alá eső területek
1. a tengerészek nem rendelkeznek bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek megfelelő bizonyítvánnyal, nem rendelkeznek érvényes felmentéssel, illetve nem tudják okmánnyal igazolni, hogy jóváhagyási kérelmet nyújtottak be a lobogó szerinti ország hatóságaihoz;
 2. bizonyíték arra vonatkozóan, hogy valamely bizonyítványt vagy igazolást csalással szereztek meg, vagy a bizonyítvány vagy igazolás felmutatója nem azonos azzal a személlyel, akinek részére a bizonyítványt eredetileg kiállították;
 3. nem teljesülnek a lobogó szerinti ország hatóságának a biztonsághoz szükséges összetételű és létszámú személyzetre vonatkozó követelményei;
 4. a navigációs, illetve géptéri őrszolgálatra vonatkozó intézkedések nem felelnek meg a lobogó szerinti ország hatósága által a hajóra előírt hatályos feltételeknek;
 5. az őrszolgálatban nincs megfelelő képzéssel rendelkező személy a biztonságos navigáláshoz, a biztonsági rádióhírközléshez, illetve a tengerszennyezés megelőzéséhez szükséges berendezések működtetéséhez;
 6. nem tudnak bizonyosságot tenni arról a szakmai hozzájárásról, amely a hajó biztonsága és a környezetszennyezés megelőzése érdekében a tengerészek feladatainak részét képezi;
 7. nincs elegendő, az út kezdetén az első őrszolgálat és az ezt követő váltások ellátásához szükséges, kellően kiperített és az őrszolgálatra egyéb szempontok szerint is alkalmas személy.
- 3.10. Az ILO-egyezmények hatálya alá eső területek
1. a következő kikötő eléréséig megteendő útra nincs elegendő élelmiszer;
 2. a következő kikötő eléréséig megteendő útra nincs elegendő mennyiségű ivóvíz;
 3. higiéniai feltételek nagyfokú hiánya;
 4. az alacsony hőmérsékletű területeken közlekedő hajó lakóterében a fűtés hiánya;
 5. elégtelen szellőztetés a hajó lakóterében
 6. a folyosókon/lakóterekben túlzott mennyiségű hulladék, felszerelésekből vagy rakományból álló torlaszok vagy egyéb, a biztonságot veszélyeztető állapot;
 7. egyértelmű bizonyíték arra nézve, hogy az őrség és más, az első őrszolgálatért felelős személyzet, illetve a következő őrszolgálati váltások személyzete túl kimerült.
- 3.11. Olyan területek, amelyek nem indokolják a hajó visszatartását, de például indokolhatják a rakománykezelési műveletek felfüggesztését
- Az inert gázrendszer, rakománnyal kapcsolatos felszerelés vagy gépi berendezés megfelelő működésének zavara vagy karbantartásának hiánya, amely alapot szolgáltat a rakománykezelő műveletek leállításához.

XI. MELLÉKLET

Az ellenőrökkel szemben támasztott minimumkövetelmények

(a 21. cikk (1) és (5) bekezdésében említettek szerint)

1. Az ellenőröknek megfelelő elméleti tudással és gyakorlati tapasztalattal kell rendelkezniük a hajókkal és azok működésével kapcsolatban. Jártasnak kell lenniük az egyezmények követelményeinek, valamint a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzési eljárások követelményeinek végrehajtásában. Ezt a szaktudást és a nemzetközi és közösségi követelmények végrehajtásában való jártasságot dokumentált képzések során kell megszerezniük.
 2. Az ellenőr legalább:
 - a) megfelelő képesítéssel bír egy tengeri vagy hajózási intézménytől, rendelkezik tengeren töltött hajóosztízi tapasztalattal és van vagy volt STCW II/2-es vagy III/2-es bizonyítványa, amelyre nem vonatkozik korlátozás a működési terület, a főgépteljesítmény vagy a raksúly alapján; vagy
 - b) rendelkezik az illetékes hatóság által elismert hajóépítőmérnöki, gépészmérnöki vagy a hajózás terén mérnöki vizsgával és ilyen minőségben legalább öt éves szakmai tapasztalattal; vagy
 - c) rendelkezik a megfelelő egyetemi vagy azzal egyenértékű oklevéllel, valamint megfelelő módon részt vett és megfelelő képesítést szerzett egy hajóbiztonsági ellenőr-képzésen.
 3. Az ellenőrnek:
 - legalább egy éves szolgálati idővel kell rendelkeznie vagy egy lobogó szerinti államnak az egyezmények rendelkezései szerinti felügyeleti tevékenységével és bizonyítványok kiadásával megbízott ellenőrként, vagy hatósági feladatokkal megbízott elismert szervezetek tevékenységeinek felügyeletében való részvétele révén, vagy
 - legalább egy éves kihelyezett gyakorlati képzés keretében a kikötő szerint illetékes állam tapasztalt ellenőreinek irányítása alatt a kikötő szerint illetékes állam ellenőrzéseiben való részvétel révén megszerzett, ezzel egyenértékű tapasztalattal kell rendelkeznie.
 4. A fenti 2. a) pontban említett ellenőrnek legalább öt éves, fedélzeti vagy gépüzemi tengerésztszti szolgálati időszakot, avagy egy lobogó szerinti állam ellenőrként vagy a kikötő szerint illetékes állam segédellenőrként letöltött szolgálati időszakokat is magában foglaló tengerhajózási tapasztalattal kell rendelkeznie. E tapasztalatnak legalább kétévnyi fedélzeti vagy gépüzemi tengerésztsztként letöltött tengerhajózási tapasztalatot kell tartalmaznia.
 5. Az ellenőr mind szóban, mind írásban meg tudja értetni magát a tengerészekkel a tengeren leggyakrabban használt nyelven.
 6. A fenti kritériumoknak meg nem felelő ellenőrök abban az esetben végezhetnek ellenőrzést, ha a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés elvégzéséért felelős tagállam illetékes hatósága ezen irányelv elfogadásának időpontját megelőzően az ilyen személyt már foglalkoztatta.
 7. Amennyiben egy tagállamban a 14. cikk (1) és (2) bekezdésében említett ellenőrzéseket a kikötő szerint illetékes állam ellenőrei végzik, az ellenőröknek megfelelő képesítéssel kell rendelkezniük, amely igazolja a szükséges elméleti és gyakorlati tengerhajózás-védelmi tapasztalatot. Ebbe általában beletartozik:
 - a) a tengerhajózás védelmének, és a vizsgált műveletekre vonatkozó alkalmazásának alapos ismerete;
 - b) a védelmi technológiák és technikák alapos gyakorlati ismerete;
 - c) az ellenőrzési elvek, eljárások és technikák ismerete;
 - d) a vizsgálandó műveletekről szerzett munkatapasztalat.
-

XII. MELLÉKLET

Az ellenőrzési adatbázis funkcionális jellemzői

(a 23. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

1. Az ellenőrzési adatbázisnak rendelkeznie kell legalább a következő funkcionális jellemzőkkel:
 - tartalmazza a tagállamok és a Párizsi Memorandumban részes valamennyi állam ellenőrzési adatait;
 - adatokat nyújt a hajók kockázati profiljáról és az ellenőrzések esedékességéről;
 - kiszámítja az ellenőrzési kötelezettségeket az egyes tagállamok számára;
 - összeállítja a lobogó szerinti államok 15. cikk (1) bekezdésében említett fehér-, szürke- és feketelistáját;
 - adatokat szolgáltat a társaságok teljesítményéről;
 - meghatározza a kockázati területek azon tételeit, amelyeket az egyes ellenőrzések alkalmával ellenőrizni kell.
2. Az ellenőrzési adatbázisnak alkalmasnak kell lennie a jövőbeni fejleményekhez való alkalmazkodásra és a tengeri biztonsággal kapcsolatos egyéb közösségi adatbázisokkal – többek között a SafeSeaNet-tel, amely a hajók tagállami kikötőbe történt tényleges befutásairól szolgáltat adatokat –, valamint adott esetben a megfelelő nemzeti információs rendszerekkel való együttműködésre.
3. Mélykapcsolással hiperhivatkozást kell biztosítani az ellenőrzési adatbázisból az Equasis információs rendszerbe. A tagállamoknak ösztönözniük kell a hajóellenőrzésekkel kapcsolatos, az Equasis-on keresztül hozzáférhető nyilvános és magán-adatbázisok ellenőrként általi igénybevételét.

XIII. MELLÉKLET

A tagállamok kikötőiben történő ellenőrzésekkel, visszatartásokkal és a belépés megtagadásával kapcsolatos információk közzététele

(a 25. cikkben említettek szerint)

1. A 25. cikkel összhangban közzétett információknak az alábbiakat kell tartalmaznia:
 - a) a hajó neve,
 - b) IMO-azonosítószám,
 - c) a hajó típusa,
 - d) bruttó űrtartalom (gt),
 - e) a hajó építési ideje, amelyet a hajó biztonsági bizonyítványaiban feltüntetett dátum alapján határoznak meg,
 - f) a hajótársaság neve és címe,
 - g) a folyadékot vagy ömlesztett szilárd rakományt szállító hajók esetében a hajó kiválasztásáért felelős bérlő neve és a bérleti szerződés típusa,
 - h) a lobogó szerinti állam,
 - i) a vonatkozó egyezmények alapján kiállított osztályozási bizonyítványok és hatósági bizonyítványok, a szóban forgó bizonyítvány(ok) kiállító hatóság vagy szervezet, és a bizonyítvány(ok) kiállítási és lejárat dátuma,
 - j) a legutóbbi közbenső vagy éves szemle kikötője és időpontja a fenti i) pontban említett bizonyítványokat illetően, valamint az ellenőrzést végző hatóság vagy szervezet neve,
 - k) a visszatartás időpontja, a visszatartó állam és kikötő.
2. A visszatartott hajókról a 25. cikkel összhangban közzétett információknak a fentiekén túl az alábbiakat kell tartalmaznia:
 - a) megelőző 36 hónap alatti visszatartások száma,
 - b) visszatartás feloldásának időpontja,
 - c) a visszatartás időtartama napokban,

- d) visszatartás indoklása világos és szabatos fogalmazással,
- e) annak megjelölése, hogy az ellenőrzést végrehajtó elismert szervezet hatásköre kiterjedt-e azokra a hiányosságokra, amelyek önmagukban vagy egymással társítva a visszatartáshoz vezettek,
- f) az intézkedések leírása olyan hajó esetében, amely engedélyt kapott, hogy továbbhaladjon a legközelebbi megfelelő javítóműhelyig,
- g) amennyiben a hajót a Közösség valamely kikötőjéből kitiltották, az ilyen intézkedés indoklása világos és szabatos fogalmazással.

XIV. MELLÉKLET

A végrehajtás felügyeletére vonatkozó adatok

(a 28. cikkben említettek szerint)

1. A tagállamok minden évben legkésőbb április 1-ig közlik az alábbi adatokat a Bizottsággal az előző évre vonatkozóan:

- 1.1. A kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzések keretében eljáró ellenőrök száma.

Ezt az információt a tagállamok alábbi minta szerint közlik a Bizottsággal ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Kikötő/övezet	A főállású ellenőrök száma (A)	A rész munkaidőben foglalkoztatott ellenőrök száma (B)	A (B) átszámítása főállásúra (C)	Összesen (A + C)
X kikötő/vagy X övezet ...				
Y kikötő/vagy Y övezet ...				
ÖSSZESEN				

- 1.2. A tagállam kikötőjébe befutó hajók száma. Ez a szám az ezen irányelv hatálya alá tartozó és a tagállam kikötőibe befutott hajók számának felel meg, a hajókat nemzeti szinten csak egyszer kell számolni.

2. A tagállamok:

- a) hathavonta közlik a Bizottsággal – a rendszeres személy- és áruszállító kompjáratok kivételével – a kikötőikbe befutó egyes hajók, vagy a kikötőhatóságnak vagy kikötői szervnek révbe érkezésükről értesítést küldő hajók befutásaira vonatkozó kimutatást, amely tartalmazza a hajó minden mozgásánál annak IMO-azonosítószámát és az érkezés napját, valamint a kikötőt. Ezt a kimutatást olyan táblázatkezelő programban kell megadni, amely lehetővé teszi a fent említett adatok automatikus lehívását és feldolgozását. A kimutatást az adatok tárgyidőszaka végétől számított négy hónapon belül kell hozzáférhetővé tenni,

valamint

- b) az ezen irányelv végrehajtásától számított legfeljebb hat hónapon belül kötelesek megadni a Bizottságnak az a) pontban említett rendszeres személy- és áruszállító kompjáratok külön jegyzékeit, majd azt követően minden változást, amely e járatokkal kapcsolatban bekövetkezik. A jegyzékek minden hajó esetében tartalmazzák az IMO-azonosítószámot, a hajó nevét és a megtett útvonalat. A jegyzéket olyan táblázatkezelő programban kell megadni, amely lehetővé teszi a fent említett adatok automatikus lehívását és feldolgozását.

⁽¹⁾ Azon ellenőrök számát, akik csak rész munkaidőben végeznek ellenőrzéseket, át kell számítani főállású ellenőrre. Amennyiben egy ellenőr több kikötőben vagy földrajzi övezetben dolgozik, minden kikötőben a megfelelő rész munkaidőt kell figyelembe venni.

⁽²⁾ Ezt az információt nemzeti szinten és az érintett tagállam minden egyes kikötőjére vonatkozóan kell megadni. E melléklet alkalmazásában a kikötő egy adott kikötőt jelent, vagy egy ellenőr vagy ellenőrcsoport által ellenőrzött földrajzi övezetet, amely adott esetben több kikötőt foglal magában.

XV. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályát veszített irányelv és annak egymást követő módosításai

(a 36. cikkben említettek szerint)

95/21/EK tanácsi irányelv
(HL L 157., 1995.7.7., 1. o.)

98/25/EK tanácsi irányelv
(HL L 133., 1998.5.7., 19. o.)

98/42/EK bizottsági irányelv
(HL L 184., 1998.6.27., 40. o.)

1999/97/EK bizottsági irányelv
(HL L 331., 1999.12.23., 67. o.)

2001/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv
(HL L 19., 2002.1.22., 17. o.)

2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv
(HL L 324., 2002.11.29., 53. o.)

(Csak a 4. cikk)

B. RÉSZ

A nemzeti jogba történő átültetésre vonatkozó határidők felsorolása

(a 36. cikkben említettek szerint)

Irányelv	Átültetés határideje
95/21/EK irányelv	1996. június 30.
98/25/EK irányelv	1998. június 30.
98/42/EK irányelv	1998. szeptember 30.
1999/97/EK irányelv	2000. december 13.
2001/106/EK irányelv	2003. július 22.
2002/84/EK irányelv	2003. november 23.

XVI. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

(a 36. cikkben említettek szerint)

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk, bevezető	1. cikk, bevezető
1. cikk, első franciabekezdés	1. cikk a) pont
1. cikk, második franciabekezdés	1. cikk b) pont
–	1. cikk c) pont
2. cikk, bevezető	2. cikk, bevezető
2. cikk (1) bekezdés, bevezető	2. cikk (1) bekezdés, bevezető
2. cikk (1) bekezdés, első franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés a) pont
2. cikk (1) bekezdés, második franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés b) pont
2. cikk (1) bekezdés, harmadik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés c) pont
2. cikk (1) bekezdés, negyedik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés d) pont
2. cikk (1) bekezdés, ötödik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés e) pont
2. cikk (1) bekezdés, hatodik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés f) pont
2. cikk (1) bekezdés, hetedik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés g) pont
2. cikk (1) bekezdés, nyolcadik franciabekezdés	2. cikk (1) bekezdés h) pont
2. cikk (2) bekezdés	2. cikk (2) bekezdés
–	2. cikk (3) bekezdés
–	2. cikk (4) bekezdés
2. cikk (3) bekezdés	2. cikk (5) bekezdés
2. cikk (4) bekezdés	–
–	2. cikk (6) bekezdés
–	2. cikk (7) bekezdés
2. cikk (5) bekezdés	2. cikk (8) bekezdés
–	2. cikk (9) bekezdés
–	2. cikk (10) bekezdés
–	2. cikk (11) bekezdés
2. cikk (6) bekezdés	2. cikk (12) bekezdés
2. cikk (7) bekezdés	2. cikk (13) bekezdés
2. cikk (8) bekezdés	2. cikk (14) bekezdés
–	2. cikk (15) bekezdés
2. cikk (9) bekezdés	2. cikk (16) bekezdés
–	2. cikk (17) bekezdés
2. cikk (10) bekezdés	2. cikk (18) bekezdés
–	2. cikk (19) bekezdés
–	2. cikk (20) bekezdés

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
–	2. cikk (21) bekezdés
–	2. cikk (22) bekezdés
–	2. cikk (23) bekezdés
3. cikk (1) bekezdés, első albekezdés, első franciabekezdés	3. cikk (1) bekezdés, első albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, második albekezdés
3. cikk (1) bekezdés, második franciabekezdés	3. cikk (1) bekezdés, harmadik albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, negyedik albekezdés
3. cikk (1) bekezdés, második albekezdés	3. cikk (1) bekezdés, ötödik albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, hatodik albekezdés
–	3. cikk (1) bekezdés, hetedik albekezdés
3. cikk (2)–(4) bekezdés	3. cikk (2)–(4) bekezdés
–	4. cikk (1) bekezdés
4. cikk	4. cikk (2) bekezdés
5. cikk	–
–	5. cikk
–	6. cikk
–	7. cikk
–	8. cikk
–	9. cikk
–	10. cikk
–	11. cikk
6. cikk (1) bekezdés, bevezető	–
–	12. cikk (1) bekezdés, bevezető
6. cikk (1) bekezdés a) pont	12. cikk (1) bekezdés a) pont
–	12. cikk (1) bekezdés b) pont
6. cikk (1) bekezdés b) pont	12. cikk (1) bekezdés c) pont
6. cikk (2) bekezdés	–
–	12. cikk (2) bekezdés
6. cikk (3) bekezdés	12. cikk (3) bekezdés
6. cikk (4) bekezdés	–
7. cikk	–
7a. cikk	–
7b. cikk	–
–	13. cikk
–	14. cikk
–	15. cikk

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
8. cikk	16. cikk
–	17. cikk
9. cikk (1) és (2) bekezdés	18. cikk (1) és (2) bekezdés
9. cikk (3) bekezdés, első mondat	18. cikk (3) bekezdés
9. cikk (3) bekezdés, második, harmadik és negyedik mondat	18. cikk (4) bekezdés
9. cikk (4)–(7) bekezdés	18. cikk (5)–(8) bekezdés
–	18. cikk (9) bekezdés
9a. cikk	–
10. cikk (1)–(3) bekezdés	19. cikk (1)–(3) bekezdés
–	19. cikk (4) bekezdés
11. cikk (1) bekezdés	20. cikk (1) bekezdés
–	20. cikk (2) bekezdés
11. cikk (2) bekezdés	20. cikk (3) bekezdés, első albekezdés
11. cikk (3) bekezdés, első albekezdés	–
11. cikk (3) bekezdés, második albekezdés	20. cikk (3) bekezdés, második albekezdés
11. cikk (4)–(6) bekezdés	20. cikk (4)–(6) bekezdés
12. cikk (1)–(3) bekezdés	21. cikk (1)–(3) bekezdés
12. cikk (4) bekezdés	21. cikk (4) bekezdés
–	21. cikk (5)–(7) bekezdés
13. cikk (1) és (2) bekezdés	22. cikk (1) és (2) bekezdés
–	22. cikk (3)–(5) bekezdés
14. cikk	–
15. cikk	–
–	23. cikk
–	24. cikk
–	25. cikk
–	26. cikk
16. cikk (1) és (2) bekezdés	27. cikk (1) és (2) bekezdés
16. cikk (2a) bekezdés	27. cikk (3) bekezdés
16. cikk (3) bekezdés	27. cikk (4) bekezdés
17. cikk	28. cikk
–	29. cikk
18. cikk	30. cikk
19. cikk	31. cikk
–	32. cikk
19a. cikk	33. cikk

95/21/EK irányelv	Ezen irányelv
–	34. cikk
20. cikk	35. cikk
–	36. cikk
21. cikk	37. cikk
22. cikk	38. cikk
I. melléklet	–
–	I. melléklet
–	II. melléklet
–	III. melléklet
II. melléklet	IV. melléklet
III. melléklet	V. melléklet
IV. melléklet	VI. melléklet
V. melléklet	VII. melléklet
VI. melléklet	X. melléklet
VII. melléklet	XI. melléklet
–	XII. melléklet
VIII. melléklet	XIII. melléklet
IX. melléklet	IX. melléklet
X. melléklet	XIV. melléklet
XI. melléklet	VIII. melléklet
XII. melléklet	–
–	XV. melléklet
–	XVI. melléklet

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

Az együttdöntési eljárás keretében (EKSz. 251. cikk) a Tanács 2007. június 7-én politikai megállapodásra jutott a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ (átdolgozás) tervezetére vonatkozóan. A jogász-nyelvész ellenőrzést követően a Tanács 2008. június 6-án a máltai delegáció tartózkodása mellett elfogadta közös álláspontját.

Az álláspont kialakításakor a Tanács figyelembe vette az Európai Parlament 2007. április 25-án első olvasatban kifejezett véleményét ⁽²⁾, valamint a Gazdasági és Szociális Bizottság ⁽³⁾ és a Régiók Bizottságának ⁽⁴⁾ véleményét is.

A javaslat célja, hogy a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről szóló 95/21/EK irányelvet és annak későbbi módosításait egységes szerkezetbe foglalt szöveggé dolgozza át, valamint hogy a kikötő szerint illetékes állam által a hajókon végzett vizsgálatok hatékonyságának és minőségének erősítése érdekében egyszerűsítsen és módosítson egyes rendelkezéseket. Szigorítja többek között az illetékes hatóságokra és ellenőrökre vonatkozó követelményeket, valamint rendelkezik a révkalauzokra vonatkozó értesítési kötelezettségek pontosításáról.

A javaslat az irányelv elrettentő erejének fokozása érdekében egyszerűsíti és kiterjeszti a tagállamok kikötőbe való belépés megtagadására vonatkozó intézkedéseket, továbbá előírja a hajótulajdonosok és üzemeltetők feketelistájának közzétételét.

A javaslat bevezeti még egy új ellenőrzési rendszer alapelveit is, amely értelmében a tagállami kikötőkbe befutó valamennyi hajót ellenőrizni kell egy olyan kockázati profil alapján, amely lehetővé teszi a magas kockázatot jelentő hajók fokozott ellenőrzését és a minőségileg megfelelő hajókra nehezedő ellenőrzési teher csökkentését. A bizottsági javaslat értelmében az új rendszer részletei komitológiai eljárás révén kerülnek bevezetésre, miután a mechanizmus valamennyi eleme meghatározásra került.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

Általános rész

A Tanács által elfogadott közös álláspont célja ugyanaz, mint az Európai Parlament első olvasatban megszavazott véleményéé, nevezetesen a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések jelenlegi rendszerének egy új ellenőrzési rendszerrel való felváltása az átdolgozott irányelv hatálybalépését követően. Ezen új rendszer célja annak biztosítása, hogy a tagállami kikötőkbe befutó hajók a lehető legnagyobb számban ellenőrzésre kerüljenek, figyelemmel a teljes ellenőrzési kötelezettség tagállamok közötti egyenlő megosztására. Az új ellenőrzési rendszer elemeit, amelyekről a *kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzésekről szóló párizsi memorandum* (Párizsi Memorandum) keretében végzett munka alapján született megállapodás, a II. melléklet tartalmazza részletesen, amely mentesül a komitológiai eljárás alól.

A közös álláspont ezen új megközelítés eredményeképpen számos esetben módosítja az eredeti bizottsági javaslatot annak teljes átszövegezésével, teljesen új rendelkezések beillesztésével vagy a szöveg új elemekkel történő kiegészítésével. E módosítások nagyrészt az Európai Parlament számos, első olvasatban elfogadott módosításának felelnek meg (1., 3., 4., 5., 6., 7., 9., 11., 14., 15., 16., 18., 19., 22., 25., 26., 27., 28., 29., 30., 31., 32., 33., 34., 35., 36., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 46., 47., 48., 49., 50., 51., 52., 53., 55., 56., 57., 58., 71., 72., 75., 76., 78., 81., 83., 84., 85., 86., 87., 88., 89., 90., 92., 94., 95., 98., 101., 102., 105., 106. és 111.), amelyeket a közös álláspont szó szerint, részben vagy elvben tükröz.

Az Európai Parlament néhány további módosítását (8., 12., 13., 17., 21., 24., 26., 36., 37., 45., 54., 59., 60., 61., 62., 63., 64., 65., 67., 68., 69., 70., 73., 74., 77., 80., 82., 91., 96., 97., 99., 100. és 103.) azonban a Tanács nem fogadta el. Ezek főleg a tanácsi szervek keretében folytatott megbeszélések során felmerült főbb kérdésekre vonatkoznak, és nincsenek összhangban a Tanács által a közös álláspont tekintetében elfogadott megközelítéssel. Az e módosításokkal kapcsolatos további részleteket a következő szakasz tartalmazza.

⁽¹⁾ A Bizottság 2006. január 24-én nyújtotta be javaslatát (5632/06).

⁽²⁾ 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 2006.9.13. (HL C 318., 2006.12.23., 195–201. o.).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 2006.6.15. (HL C 229., 2006.9.22., 38. o.).

Főbb kérdések

1. Az irányelv hatálya

A Tanács egyetért a Bizottság és az Európai Parlament (29–34. módosítás) azon véleményével, mely szerint a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések jelenlegi rendszere – amely tisztán mennyiségi, a hajók 25 %-ának tagállamok általi ellenőrzésére vonatkozó küszöböt ír elő – elégtelen ellenőrzést eredményez és néha kizárólag az ezen önkényesen megállapított küszöb elérése érdekében végzett indokolatlan ellenőrzésekhez vezet. A közös álláspont ezért az ellenőrzésre vonatkozóan az egész Közösség tekintetében egy közös célkitűzést tartalmazó új rendszert hoz létre, amely az ellenőrzések számának a tagállamok és a Párizsi Memorandum régiójába tartozó államok közötti méltányos megosztásán alapul. Az ellenőrzéseknek a követelményeket nem kielégítő hajókra kell összpontosulniuk; ezeket gyakrabban kell ellenőrizni, ugyanakkor a minőségileg megfelelő hajók tekintetében az ellenőrzési terhet csökkenteni kell.

A Tanács a Bizottsággal és az Európai Parlamenttel (8., 13., 17., 22., 26., 31., 34., 35., 39., 40., 41., 54., 64., 65. és 96. módosítás) ellentétben azonban úgy ítéli meg, hogy figyelembe kell venni a pénzügyi és személyi erőforrások tekintetében egyes tagállamokban tapasztalható gyakorlati nehézségeket. A közös álláspont ezért módosítja az ezen irányelv szerinti ellenőrzések hatályát, és azokat az olyan hajókra teszi alkalmazandóvá, amelyek egy tagállam kikötőjébe hajó–kikötő kapcsolat létesítése céljából futnak be, beleértve a kikötőben vagy a kikötő joghatósága alá tartozó más területen horgonyzó hajókat.

A Tanács az Európai Parlamenttel megegyezően (12. és 26. módosítás) a közös álláspontot kiegészíti továbbá annak lehetőségével, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamok különleges feltételek mellett eltérjenek az irányelvtől. A jogbiztonság érdekében a vonatkozó rendelkezés részletesen ismerteti a feltételeket. Azok az irányelv lényeges elemét képezik, ezért komitológiai eljárással nem módosíthatók, az Európai Parlament módosításaiban foglaltak ellenére.

2. Az ellenőrzések rugalmassági mechanizmusa

A Tanács – szem előtt tartva a méltányos és a gyakorlatban alkalmazható ellenőrzési rendszer létrehozására vonatkozó célkitűzést – közös álláspontjában figyelembe veszi az egyes tagállamok különleges helyzetét, amely azt eredményezi, hogy kikötőikbe nem egyenlő számú hajó fut be. A tanácsi álláspont szerint és az Európai Parlament véleményével szemben a tagállamok ennek értelmében elmulasztják az ellenőrzések egy kis százalékát, nevezetesen az összes I. prioritású, nagy kockázati profilú hajó (kötelezően ellenőrizendő hajó) 5 %-ának, valamint az összes I. prioritású, nem nagy kockázati profilú hajó 10 %-ának ellenőrzését. A tagállamoknak különleges figyelmet kell ugyanakkor fordítaniuk a közösségi kikötőikbe ritkán befutó hajókra.

A Tanács továbbá az Európai Parlamenttel megegyezően (35–37. módosítás) úgy véli, hogy gyakorlati okokból különleges körülmények esetén szükség van a rugalmassági mechanizmusokra, azaz arra, hogy az ellenőrzés 15 nappal elhalasztható legyen, hogy lehetőség legyen az ellenőrzés biztonsági okokból vagy abban az esetben történő kihagyására, ha a hajó éjszaka fut be. Az Európai Parlament módosításaiban (36. és 37. módosítás) nem szerepel az utolsó rugalmassági rendelkezés.

3. Kitiltás

A Tanács az Európai Parlamenttel megegyezően (8. és 54. módosítás) támogatja a Bizottságnak a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni kitiltó intézkedések szigorítására vonatkozó javaslatát. A hajó teljesítményének értékelésére – ami ezen intézkedés kritériuma – az üzemeltető teljesítménye szerint kerül sor, amelyet a megadott időtartamon belüli visszatartások száma jelöl, illetve a lobogó szerinti állam teljesítménye szerint, amelyet a lobogó szerinti államoknak a Párizsi Memorandum által létrehozott „fekete”, „szürke” és „fehér” listája alapján lehet meghatározni.

A tagállamok kikötőiből való kitiltás időtartama minden ilyen intézkedés foganatosításával növekszik. Míg a Bizottság az Európai Parlament támogatásával azt javasolta, hogy tegyék lehetővé a harmadszor is ilyen helyzetbe került hajók végleges kitiltását, a Tanács úgy véli, hogy jogi okokból rendelkezni kell a tilalom egy bizonyos időtartam – nevezetesen 36 hónap – elteltével történő feloldásának lehetőségéről, de csak abban az esetben, ha az érintett hajó megfelel egy sor feltételnek.

4. A révkalauzok jelentései

A Tanács teljes mértékben támogatja a Bizottságnak a révkalauzokra vonatkozó – a kikötő felé tartó vagy tranzitforgalmat bonyolító hajókon szolgálatot teljesítő nyílt tengeri révkalauzokat is beleértve – azon kötelezettség megerősítésére irányuló javaslatát, hogy tegyenek jelentést a hajók fedélzetén észlelt látható rendellenességekről a kikötő szerint illetékes állam vagy a parti állam illetékes hatósága számára. A Tanács az Európai Parlamenttől eltérően (68. módosítás) úgy ítéli meg, hogy ez kizárólag kötelező rendelkezés útján kivitelezhető.

5. Az alacsony és nagyon alacsony teljesítményű társaságok listája

A Tanács a Bizottsághoz és az Európai Parlamenthez (71. módosítás) hasonlóan fokozni kívánja az irányelv elrettentő erejét és arra kéri a Bizottságot, hogy állítsa össze és rendszeresen tegye közzé a rosszul teljesítő hajóüzemeltetőkre vonatkozó információkat, de a közzététel pontos részleteinek meghatározása nélkül, azok megállapítására ugyanis komitológiai eljárás útján kerül sor.

6. Az átültetés időpontja

A Tanács úgy véli, hogy az új ellenőrzési rendszert az átdolgozott irányelv hatálybalépésétől kellene közösségi szinten alkalmazni. Az új rendszer összetettségére tekintettel – beleértve az ellenőrzési adatbázissal kapcsolatban elvégzendő technikai munkát – azonban a tagállamoknak az átültetésre 36 hónap áll rendelkezésükre, az Európai Parlament 82. módosításában foglalt rendelkezéstől eltérően.

7. Egyéb kérdések

A Tanács nem tudott elfogadni néhány módosítást, mert azok aránytalan adminisztratív terhet eredményeznének (60., 62., 70., 73. és 96. módosítás), nem teljesen egyértelműek, nem elég pontosak vagy nincsenek összhangban az irányelv szerkezetére vonatkozó tanácsi megközelítéssel (13., 21., 24., 45., 59., 61., 63., 67., 69., 77., 80., 82., 91., 97., 99., 100. és 103. módosítás).

III. KÖVETKEZTETÉSEK

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontja kiegyensúlyozott eszköz egy méltányos és hatékony új ellenőrzési rendszer létrehozására, amely rendszer megerősíti a közösségi vizeken hajózó, a követelményeket nem kielégítő hajókkal szembeni küzdelmet.

A Tanács tudomásul veszi, hogy máris kapcsolatfelvételt került sor az Európai Parlamenttel e javaslattal kapcsolatban, és várakozással tekint az annak érdekében folytatandó konstruktív tárgyalások elé, hogy gyorsan megállapodásra jussanak és el lehessen fogadni az irányelvet.
