2024/3099

2024.12.16.

# AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2024/3099 IRÁNYELVE

**(2024. november 27.)**

**a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]) szabályokat állapít meg a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések rendszerére vonatkozóan, amelyek értelmében az uniós kikötőkbe befutó azon hajókat, amelyek ellenőrzése esedékes, ellenőrzik annak megállapítása érdekében, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzet alkalmassága , valamint a hajó és felszerelése állapota megfelel-e a tengeri életbiztonságról , a tengeri környezet védelméről, valamint a valamennyi lobogó alatt közlekedő hajókon az élet- és munkakörülményekről szóló nemzetközi egyezmények követelményeinek.

(2) A 2009/16/EK irányelv a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekről szóló, 1982. január 26-án aláírt Párizsi Memorandum (a továbbiakban: a Párizsi Memorandum) formájában létrejött, már meglévő önkéntes megállapodáson, valamint a közös ellenőrzési teherre, a hajók ellenőrzés céljából történő kockázatalapú kiválasztására, a harmonizált ellenőrzésekre és az ellenőrzési eredmények megosztására vonatkozó elveken alapul.

(3) A 2009/16/EK irányelv hatálybalépése óta a nemzetközi szabályozási környezetben – különösen a Párizsi Memorandumban és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) – változások következtek be, és technológiai fejlemények. Az említett változásokat, valamint a 2009/16/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat figyelembe kell venni.

(4) 2011 óta több nemzetközi egyezményt megerősítettek a tagállamok, és azok hatályba léptek. Ezek a hajók ballasztvizének és üledékének ellenőrzéséről és kezeléséről szóló, 2004. február 13-án elfogadott nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a BWM-egyezmény), valamint a hajóroncsok eltávolításáról szóló, 2007. május 18-án elfogadott nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a nairobi egyezmény). Az említett nemzetközi egyezményeket fel kell ezért venni a 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó egyezmények jegyzékébe, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések rendszerének részeként végre lehessen hajtani őket.

(5) A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés naprakész és harmonizált rendszerének lehetővé tétele érdekében gyorsabb módot kell biztosítani a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés révén érvényre juttatott nemzetközi egyezmények jegyzékének naprakésszé tételére anélkül, hogy a 2009/16/EK irányelvet egészében módosítani kellene. Ezért, amint egy nemzetközi egyezmény tekintetében elérik a megerősítés elfogadott szintjét, kiváltva ezáltal az egyezmény hatálybalépését, és miután azt a Párizsi Memorandumot aláíró államok releváns eszközként elfogadták, a Bizottságnak naprakésszé kell tennie az egyezményeknek a 2009/16/EK irányelvben említett jegyzékét.

([1]) HL C, C/2023/876, 2023.12.8., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Az Európai Parlament 2024. április 10-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2024. november 18-i határozata.
([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

(6) A hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló, 2009. május 15-én elfogadott hongkongi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a hongkongi egyezmény) 2025. június 26-án fog hatályba lépni. A 2009/16/EK irányelvnek rendelkeznie kell az említett egyezmény érvényre juttatásáról.

(7) Az olyan nemzetközi halászati megállapodások és egyezmények – mint például a halászhajók biztonságáról szóló, 1977. évi torremolinosi nemzetközi egyezményhez csatolt, 1993. évi jegyzőkönyv rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó, 2012. évi fokvárosi megállapodás (a továbbiakban: a fokvárosi megállapodás), a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 188. számú, a halászati ágazat munkafeltételeiről szóló, 2007. évi egyezménye, valamint a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, 1995. évi nemzetközi egyezmény (STCW-F) – javíthatják a halászhajók biztonságát, valamint a fedélzeten tartózkodó halászok munka- és életkörülményeit, és egyenlőbb nemzetközi versenyfeltételeket teremthetnek az említett ágazatban.

(8) Kis méretük miatt az Unióban a halászhajók többsége parti tengereken működik, és nem valószínű, hogy külföldi kikötőkben ellenőrzik azokat. Ez azt jelenti, hogy általánosságban csak a nagyobb, a hossznak a fokvárosi megállapodásban szereplő fogalommeghatározása értelmében 24 méteres és annál hosszabb halászhajók – amelyekre a leginkább jellemző az, hogy nemzetközi egyezmények hatálya alá tartoznak – hajóznak nemzetközi vizeken, és futnak be a lajstromozásuk szerinti ország kikötőitől eltérő kikötőkbe, és tartoznak ezáltal a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés hatálya alá. Mivel a nagyobb halászhajókra alkalmazandó nemzetközi egyezmények többsége eltér a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés keretében jelenleg végrehajtott egyezményektől, valamint a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés jelenlegi rendszerére gyakorolt nemkívánatos továbbgyűrűző hatások elkerülése érdekében, a halászhajók tekintetében a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés párhuzamos és különálló rendszerét kell létrehozni.

(9) Azonban a halászati mintázatok miatt nem minden tagállamot keresnek fel ilyen nagyobb halászhajók . Ezért azon tagállamok számára, amelyek ilyen ellenőrzéseket kívánnak végezni , olyan önkéntes rendszert kell létrehozni, amely párhuzamos a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés jelenlegi rendszerével, és elkülönül attól, hogy rugalmasságot biztosítson annak módjában, ahogyan a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés terén kialakítják az előírásokat. A 24 méteres vagy annál hosszabb halászhajók tekintetében a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés ilyen rendszerét ezért a tagállamok, a Párizsi Memorandumot aláíró államok és a Bizottság szerves módon alakíthatják ki – anélkül, hogy beépítenék azokat a jelenlegi Párizsi Memorandumba –, annak érdekében, hogy fokozzák a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés terén folytatott együttműködést az Unió azon kikötői között, amelyek ilyen hajókat fogadnak, továbbá fokozzák a halászati ágazatban a biztonság, beleértve a fedélzeten tartózkodó halászok egészségét és biztonságát is. E célból külön modult kell kifejleszteni a meglévő ellenőrzési adatbázishoz. Egy ilyen önkéntes rendszer segítheti a tagállamokat a fokvárosi megállapodás megerősítési eljárásával összefüggésben, és előkészítheti a megállapodás hatálybalépését – amint ezt a 2014/195/EU tanácsi határozat ([4]) engedélyezte – annak érdekében, hogy megállapítsák a nagyobb halászhajók biztonságára vonatkozó, a gyakorlatban megvalósítható legmagasabb szintű előírásokat.

(10) A méltányos részesedés mechanizmusa biztosítja az ellenőrzési terheknek a Párizsi Memorandumot aláíró államok közötti megosztását. Minden egyes aláíró állam számára bizonyos számú ellenőrzést allokálnak. Az említett szám képezi az ellenőrzési kötelezettségvállalást vagy „méltányos részesedést", amelyet minden évben el kell elvégezni. Valamely hajó esetében az ellenőrzésre esedékességet elsősorban a legutóbbi ellenőrzés óta eltelt idő hossza alapján állapítják meg, a hajó kockázati profiljával összefüggésben, amely utóbbi meghatározza az ellenőrzések közötti időközöket, valamint az ellenőrzések hatókörét. A II. prioritású hajókat ellenőrizni lehet, míg az I. prioritású hajókat ellenőrizni kell.

(11) A tagállamok számára lehetővé kell tenni bizonyos számú „prioritási" ellenőrzés el nem végzését anélkül, hogy az hatással volna az ellenőrzési kötelezettségvállalásuknak való megfelelésre. Egyes tagállamok esetében azon prioritási hajók száma, amelyek egy adott évben ténylegesen befutnak a kikötőikbe vagy meghaladhatja az allokált ellenőrzési kötelezettségvállalást, vagy lehet annál kevesebb. Az említett (túlterhelt vagy alulterhelt) tagállamok esetében a méltányos részesedés mechanizmusától eltérő alternatív megfelelési mód rugalmatlannak bizonyult, és ezért az érintett rendelkezéseket hozzá kell igazítani a Párizsi Memorandum rendelkezéseihez.

(12) A tagállamoknak lehetőségük van arra is, hogy bizonyos körülmények között elhalasszák a hajók ellenőrzését, feltéve, hogy a hajót a következő befutás szerinti kikötőben vagy 15 napon belül ellenőrzik. Az említett lehetőséget úgy kell kiigazítani, hogy azzal valamennyi tagállam élhessen. Bizonyos kategóriájú hajóknak, amelyeket nagyobb kockázatot jelentő hajóknak tekintenek, és amelyeknél ezért kiterjesztett ellenőrzés esedékes, az érkezésük előtt 72 órával be kell jelenteniük a kikötőbe érkezésük becsült idejét. Azonban több év elteltével megállapítást nyert, hogy az említett kötelezettség túl nagy terhet rótt az üzemeltetőkre, és nem jelentett hozzáadott értéket, mivel a kikötőbe érkezés becsült idejére vonatkozó információk már könnyebben elérhetőek a nemzeti hatóságok számára a THETIS adatbázisban. Ennek alapján a Párizsi Memorandum eltörölte az érkezés előtti bejelentési kötelezettséget, és a 2009/16/EK irányelvet ezért ennek megfelelően ki kell igazítani.

([4]) A Tanács 2014/195/EU határozata (2014. február 17.) a tagállamoknak a halászhajók biztonságáról szóló, 1977. évi torremolinosi nemzetközi egyezményhez csatolt 1993. évi torremolinosi jegyzőkönyv rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó 2012. évi fokvárosi megállapodás aláírására, megerősítésére vagy az ahhoz történő csatlakozásra történő felhatalmazásáról (HL L 106., 2014.4.9., 4. o.).

(13) Rendes körülmények között a II. prioritású hajók ellenőrzése nem kötelező, hanem fakultatív. Azonban azon tagállamoknak, amelyek kikötőibe nem fut be az éves kötelezettségvállalásuk teljesítéséhez elegendő olyan hajó, amelynek ellenőrzése esedékes, ellenőrizniük kell a II. prioritású hajókat annak érdekében, hogy teljesítsék éves ellenőrzési kötelezettségvállalásukat. Mivel az említett tagállamok számára ezen ellenőrzések de facto kötelező ellenőrzésekké válnak, nagyobb rugalmasságra lehet szükség a II. prioritású hajók ellenőrzése tekintetében, kifejezetten az ilyen tagállamok esetében. Ezért az ilyen tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az említett ellenőrzéseket elhalasszák, feltéve, hogy indokolják az ilyen halasztást.

(14) Ha egy ellenőrzést rendkívüli és előre nem látható, az ellenőrzés elvégzését lehetetlenné tévő körülmények – így például természeti katasztrófa, világjárvány, népegészségügyi szükséghelyzet vagy terrortámadás – miatt nem végeznek el, az nem számíthat elmulasztott ellenőrzésnek. Az említett körülményeket megfelelően indokolni kell és jelenteni a Bizottságnak.

(15) Az elmúlt évtizedben az uniós kikötőkbe befutó hajók számának növekedése ellenére – beleértve a tagállamok főbb kikötői és a földrajzi értelemben vett Európában vagy a földközi-tengeri és fekete-tengeri, Európán kívüli országokban található kikötők közötti rövid távú tengeri fuvarozást is –, javult az uniós kikötőkbe befutó hajók biztonsági profilja. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseket egyre többet alkalmazzák környezetvédelmi jogszabályok érvényesítésére, így például kénkibocsátásokkal vagy a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásával kapcsolatban. E tekintetben az Uniónak – a tengeri környezet védelmével kapcsolatos kötelezettségvállalásaival összhangban – továbbra is vezető szerepet kell betöltenie e mind európai, mind nemzetközi szinten szabályozott ágazatban . Azonban a 2009 előtt kidolgozott hajókockázati profil eltérő prioritásokkal rendelkezett, és nem alkalmas teljes mértékben arra, hogy a környezeti szempontból legrosszabbul teljesítő hajókra irányuló ellenőrzési erőfeszítésre összpontosítson. Ezért a hajók kockázati profilját naprakésszé kell tenni annak érdekében, hogy az tükrözze a környezetvédelmi kérdéseket azáltal, hogy nagyobb jelentőséget tulajdonít a hajók környezeti teljesítményének .

(16) Miután az IMO befejezte a szén-dioxid-intenzitási mutatójának (CII) felülvizsgálatát, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy az említett CII használható-e környezeti paraméterként a hajók 2009/16/EK irányelv szerinti kockázati profiljának meghatározásához, és adott esetben mérlegelnie kell jogalkotási javaslat benyújtását.

(17) A Párizsi Memorandum keretében 2019-ben új módszertant fogadtak el, létrehozva – a lobogó szerinti államok fehér, szürke és fekete jegyzékeinek alternatívájaként – a jó, közepes és alacsony teljesítményű államok jegyzékeit. A releváns végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor különös figyelmet kell fordítani az említett módszertanra, amely meghatározza a lobogó szerinti államok besorolását. Az említett módszertan ezen irányelv alapján történő végrehajtásának biztosítania kell a méltányosságot, különös tekintettel a kis méretű flottával rendelkező lobogó szerinti államokkal szembeni bánásmódra.

(18) Mivel a kikötő szerint illetékes állam ellenőreinek időre van szükségük az ellenőrzések előkészítéséhez és elvégzéséhez, fontos biztosítani, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre. Ez különösen releváns a kiterjesztett ellenőrzések esetében – és a menetrend szerint közlekedő ro-ro személyhajók ellenőrzése szempontjából is –, ahol a hajó üzemeltetése figyelembe vehető.

(19) A kiterjesztett ellenőrzések hatóköre miatt azokat a kikötő szerint illetékes állam legalább két ellenőrének kell elvégeznie. Amennyiben ez objektív okokból – így például a kikötő sajátosságai (korlátozott számú személyzet, megközelíthetőségi problémák) miatt, mert az érkezésre vonatkozó értesítési idő túl rövid volt, vagy mert a kiterjesztett ellenőrzés rendhagyó vagy elsődlegességi tényezők miatt válik szükségessé – nem lehetséges, az okokat megfelelően rögzíteni kell.

(20) A digitalizáció az adatgyűjtés és -közlés terén bekövetkezett technológiai haladás lényeges aspektusa, a költségek csökkentésének és az emberi erőforrások hatékony felhasználásának elősegítése érdekében. A jelenleg elektronikus bizonyítványokkal rendelkező hajók száma növekszik, és várhatóan továbbra is növekedni fog. Ezért a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés hatékonyságát fokozni kell az elektronikus bizonyítványok szélesebb körű alkalmazásával, hogy ezáltal nagyobb mértékben a hajókra összpontosító és jobban előkészített ellenőrzéseket lehessen végezni.

(21) A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés komplexitása egyre nő, mivel – akár uniós jogszabályok alapján, akár az IMO által – új ellenőrzési követelmények kerülnek bevezetésre, ami tanúsítja az egészségügyi, a biztonsági, a védelmi és a szociális megfontolások közötti szoros kapcsolatot. Ezért biztosítani kell a kikötő szerint illetékes állam ellenőreinek továbbképzését és átképzését, és folyamatosan fejleszteni kell a képzésüket. Ez lehetővé fogja tenni a kikötő szerint illetékes államok illetékes hatóságainak számára, hogy ellenőrizzék a tengerészeti biztonságról és a tengeri védelemről, a tengeri környezet védelméről, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekről szóló, alkalmazandó nemzetközi egyezményeknek való megfelelést a kikötőikbe befutó hajók tekintetében. Az ilyen

nyomonkövetési tevékenységek végzése során a kikötő szerint illetékes állam nem sértheti a lobogó szerinti államnak a 2013/54/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([5]) meghatározott hatásköreit.

(22) A tagállamok lobogó szerinti hatóságainak a 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([6]) összhangban minőségirányítási rendszerrel kell rendelkezniük annak érdekében, hogy segítsenek a tagállamoknak tovább javítani a lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményüket, és a hatóságok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében. Egy hasonló, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzést végző hatóságokra vonatkozó követelménynek lehetővé kell tennie a tagállamok számára annak igazolását, hogy az említett hatóságok, valamint politikáik, folyamataik, erőforrásaik és dokumentációjuk megszervezése megfelelő ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez. Annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamoknak elegendő idejük legyen az említett követelmény végrehajtására, az említett minőségirányítási rendszer tanúsítását hozzá kell igazítani a 2009/21/EK irányelv alapján már létező rendszer szokásos auditálási gyakoriságához.

(23) Annak érdekében, hogy a 2009/16/EK irányelv alkalmazását naprakésszé lehessen tenni annak lehetővé tételére, hogy a tagállamok a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeiket az említett irányelvvel összhangban teljesítsék, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó egyezmények jegyzékének naprakésszé tétele, valamint a Párizsi Memorandum keretében elfogadott, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel kapcsolatos eljárások és iránymutatások jegyzékének módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([7]) megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(24) A Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a 2009/16/EK irányelvben foglalt, az irányelv hatálya alá tartozó egyezmények jegyzékére, a kiterjesztett ellenőrzésekről szóló VII. melléklet alkalmazási feltételeire, az egységes biztonsági és védelmi iránymutatásokra és eljárásokra, valamint az elektronikus bizonyítványokra vonatkozó követelményekre irányuló rendelkezések végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([8]) megfelelően kell gyakorolni.

(25) Tekintettel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által a 2009/16/EK irányelv végrehajtásának nyomon követése céljából a tagállamokban tett látogatások teljes nyomonkövetési ciklusára, a Bizottságnak értékelnie kell az említett irányelv végrehajtását első alkalommal legkésőbb az e módosító irányelv átültetési határidejétől számított 5 éven belül, és erről jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal az említett értékeléshez szükséges valamennyi információ összegyűjtése céljából. Az ezt követő értékelésekre 5 éves időközönként kell, hogy sor kerüljön.

(26) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok a tengeri szállítás nemzetközi jellege miatt nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a tagállamok együttes fellépésének hálózati hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(27) Annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne háruljon aránytalan adminisztratív teher, egy de minimis szabálynak lehetővé kell tennie az ilyen tagállamok számára, hogy eltérjenek ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettségétől, mindaddig, amíg megfelelnek bizonyos kritériumoknak.

(28) A 2009/16/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 2013/54/EU irányelve (2013. november 20.) a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménynek való megfelelés és annak végrehajtása vonatkozásában a lobogó szerinti államokra háruló egyes kötelezettségekről (HL L 329., 2013.12.10., 1. o.).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/21/EK irányelve (2009. április 23.) a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről (HL L 131., 2009.5.28., 132. o.).

([7]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

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

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

**A 2009/16/EK irányelv módosításai**

A 2009/16/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk első bekezdése a következőképpen módosul:

a) az 1. pont a következőképpen módosul:

i. a d) alpont helyébe a következő szöveg lép:

„d) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, 1978. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: az SCTW-egyezmény);"

ii. a pont a következő alpontokkal egészül ki:

„l) a hajók ballasztvizének és üledékének ellenőrzéséről és kezeléséről szóló, 2004. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a BWM-egyezmény);

m) a hajóroncsok eltávolításáról szóló, 2007. évi nairobi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a nairobi egyezmény);

n) a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló, 2009. évi hongkongi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a hongkongi egyezmény).";

b) a 3. pontot el kell hagyni;

c) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„8a. »Ellenőrzés«: a hajó állapotának, felszerelésének és személyzetének az alkalmazandó egyezményeken alapuló és ellenőr által végzett ellenőrzése. Az ellenőrzés nem a jogszabályban előírt bizonyítványok kiállítására, jóváhagyására vagy megújítására irányuló szemle, és az annak nyomán a hajó parancsnokának rendelkezésére bocsátott ellenőrzési jelentés nem bizonyítvány.";

d) a 11., a 12. és a 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„11. »Kezdeti ellenőrzés«: ellenőr által a hajó fedélzetén végzett ellenőrzés, amely magában foglalja legalább a 13. cikk (1) bekezdése alapján előírt ellenőrzéseket.

12. »Részletesebb ellenőrzés«: olyan ellenőrzés, amely magában foglalja a kezdeti ellenőrzés elemeit, amennyiben a hajót, valamint annak felszerelését és személyzetét egészben vagy adott esetben részben – a 13. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között – a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, élet- és munkakörülményeire és a fedélzeti üzemeltetési eljárásoknak való megfelelésére vonatkozóan részletes vizsgálatnak vetik alá.

(13) »Kiterjesztett ellenőrzés«: olyan ellenőrzés, amely magában foglalja legalább a VII. mellékletben felsorolt elemeket és a kezdeti ellenőrzés elemeit. A kiterjesztett ellenőrzés magában foglalhat részletesebb ellenőrzést is, valahányszor – a 13. cikk (3) bekezdésével összhangban – egyértelmű bizonyítékok állnak fenn.";

e) a 20. pont helyébe a következő szöveg lép:

„20. »Hatósági bizonyítvány«: egy lobogó szerinti állam által vagy nevében – az alkalmazandó egyezményekkel összhangban – kibocsátott bizonyítvány."

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

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

„(3) Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó ellenőrzésekor, amely nem részes fél valamely egyezményben, a tagállamok biztosítják, hogy az említett hajóval és személyzetével szemben tanúsított bánásmód ne legyen kedvezőbb, mint valamely, az említett egyezményben részes állam lobogója alatt közlekedő hajóval szemben tanúsított bánásmód. Az ilyen hajót – a Párizsi Memorandum keretében megállapított eljárásokkal összhangban – részletesebb ellenőrzésnek kell alávetni. Azonban az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely nem részes fél

a CLC 92-ben, a 2001. évi bunkerolaj-egyezményben vagy a nairobi egyezményben, nem vethető alá automatikusan részletesebb ellenőrzésnek, ha az említett hajó azon releváns bizonyítvánnyal közlekedik, amelyet valamely, az említett egyezményekben részes fél állam állított ki, és az ellenőrzést végző ellenőr úgy dönt, hogy nincs szükség részletesebb ellenőrzésre. Az említett döntést és annak okait rögzíteni kell az ellenőrzési adatbázisban.

(4) Ezen irányelv hatályából ki kell zárni a 24 méternél rövidebb halászhajókat, a hadihajókat, a haditengerészeti segédhajókat, a kezdetleges építésű fahajókat, a nem kereskedelmi célra használt állami hajókat és a kedvtelési célú hajókat. Ezen irányelv alkalmazásában a halászhajó hosszát a halászhajók biztonságáról szóló, 1977. évi torremolinosi nemzetközi egyezményhez csatolt, 1993. évi jegyzőkönyv rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó, 2012. évi fokvárosi megállapodással összhangban kell meghatározni.";

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A tagállamok a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseket végezhetnek a 24 méteres vagy annál hosszabb halászhajókon. A Bizottság – a Párizsi Memorandumot aláíró államokkal együttműködve – iránymutatásokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az említett halászhajókra alkalmazandó, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó ilyen párhuzamos és különálló specifikus rendszer részletes szabályait."

3. Az 5. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Egy tagállam által végzett azon hajóellenőrzések, amelyek legalább 20 %-kal túllépik az említett tagállam éves ellenőrzési kötelezettségvállalását, nem vehetők figyelembe a Párizsi Memorandum részes felei éves ellenőrzési kötelezettségvállalásainak kiszámításakor."

4. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*6. cikk*

**Az ellenőrzési kötelezettségvállalásnak való megfelelés részletes szabályai**

(1) Azon tagállam, amely elmulasztja elvégezni az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontja alapján előírt ellenőrzéseket, mégis úgy tekintendő, mint amely megfelel az említett követelménynek, ha az ilyen elmulasztott ellenőrzések nem haladják meg a kikötőibe és révjeibe befutó összes I. prioritású hajó számának 10 %-át, függetlenül azok kockázati profiljától.

(2) Az elmulasztott ellenőrzéseknek az (1) bekezdésben említett százalékos aránya ellenére, a tagállamok elsőbbséget biztosítanak azon hajók ellenőrzésének, amelyek – az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk szerint – ritkán futnak be Unión belüli kikötőkbe.

(3) Az elmulasztott ellenőrzéseknek az (1) bekezdésben említett százalékos aránya ellenére, a révekbe befutó I. prioritású hajók tekintetében a tagállamok elsőbbséget biztosítanak azon, nagy kockázati profilú hajók ellenőrzésének, amelyek az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk szerint ritkán futnak be Unión belüli kikötőkbe."

5. A 7. cikk címének, valamint (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„*7. cikk*

**Az Unió-szerte kiegyensúlyozott ellenőrzési kötelezettségvállalásra vonatkozó részletes szabályok**

(1) Azon tagállam, amelyben az I. prioritású hajók kikötőbe való befutásainak összesített száma meghaladja az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedést, úgy tekintendő, mint amely megfelel az éves ellenőrzési kötelezettségvállalásának, ha az említett tagállam által elvégzett ellenőrzések száma megfelel legalább az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedésének, és az említett tagállam nem mulasztja el a kikötőibe és révjeibe befutó összes I. prioritású hajó több mint 40 %-ának ellenőrzését.

(2) Azon tagállam, amelyben az I. és II. prioritású hajók kikötőbe való befutásának összesített száma kisebb, mint az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedés 150 %-a, mégis úgy tekintendő, mint amely megfelel az éves ellenőrzési kötelezettségvállalásának , ha az említett tagállam elvégzi a kikötőibe és révjeibe befutó I. és II. prioritású hajók összesített száma kétharmadának megfelelő I. és II. prioritású hajók ellenőrzését."

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1), a (2) és a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállam a következő körülmények bármelyikének fennállása esetén úgy határozhat, hogy elhalasztja valamely I. vagy II. prioritású hajó ellenőrzését:

a) ha az ellenőrzés elvégezhető a hajó ugyanazon tagállamba való bármely későbbi befutása alkalmával, a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül, feltéve, hogy a hajó eközben nem fut be az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található bármely más kikötőbe, kivéve a hajó lobogó szerinti államának bármely kikötőjét;

b) ha az ellenőrzés elvégezhető az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül egy másik befutás szerinti kikötőben a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül, feltéve, hogy azon állam, amelyben az ilyen befutás szerinti kikötő található, előzetesen beleegyezett az említett ellenőrzés elvégzésébe; vagy

c) ha egy hajó – beleértve a menetrend szerinti ro-ro személyhajókat vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket is – ellenőrzése a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül ugyanazon befutás szerinti kikötőben is elvégezhető.

Amennyiben valamely tagállam úgy dönt, hogy az első albekezdés alapján elhalaszt egy ellenőrzést, az említett elhalasztott ellenőrzés nem vehető számításba az említett tagállam általi, a 6. és 7. cikkben említett éves ellenőrzési kötelezettségvállalásának való megfelelés szempontjából, ha az elhalasztott ellenőrzést az ellenőrzési adatbázisban ilyenként rögzítik.

(2) Amennyiben az ellenőrzést egy I. vagy II. prioritású hajón üzemeltetési okokból nem végzik el, az nem számít elmulasztott ellenőrzésnek, feltéve, hogy az ellenőrzés el nem végzésének okát rögzítik az ellenőrzési adatbázisban, és a következő kivételes körülmények bármelyike alkalmazandó:

a) az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy az ellenőrzés kockázattal járna az ellenőrök, a hajó vagy annak személyzete biztonságára, vagy a kikötőre vagy a tengeri környezetre nézve;

b) a hajó kikötőbe való befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor; vagy

c) a hajó kikötésének időtartama túl rövid az ellenőrzés kielégítő módon történő elvégzéséhez.

Amennyiben a b) pont szerinti körülmények alkalmazandók, a tagállamok megteszik az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy a rendszerint az éjszaka folyamán befutó hajókat adott esetben ellenőrizzék.

(3) Ha nem végzik el egy horgonyzó hajó ellenőrzését, az nem számít elmulasztott ellenőrzésnek, ha:

a) a hajót az I. melléklettel összhangban az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül egy másik kikötőben vagy révben a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül ellenőrzik;

b) a hajó kikötőbe befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor, vagy a kikötésének időtartama túl rövid az ellenőrzés kielégítő módon történő elvégzéséhez, és az ellenőrzés el nem végzésének okát rögzítik az ellenőrzési adatbázisban; vagy

c) az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy az ellenőrzés kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, annak személyzete, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára nézve, és az ellenőrzés el nem végzésének okát rögzítik az ellenőrzési adatbázisban.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Ha az ellenőrzést rendkívüli és előre nem látható körülmények miatt nem végzik el, az nem számít elmulasztott ellenőrzésnek, és az ellenőrzés el nem végzésének okát rögzíteni kell az ellenőrzési adatbázisban. Az említett körülményeket megfelelően indokolni kell, és jelenteni kell a Bizottságnak.”

7. A 9. cikket el kell hagyni.

8. A 10. cikk (2) és (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A hajó kockázati profilját a következő – általános, ellenőrzéstörténeti és környezeti – kockázati 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.

c) Környezeti paraméterek

A környezeti paraméterek alapjául – az I. melléklet I. része 3. pontjának és a II. mellékletnek megfelelően – a Marpol 73/78, az AFS 2001, a BWM-egyezmény, a CLC 92, a 2001. évi bunkerolaj-egyezmény, a nairobi egyezmény és a hongkongi egyezmény tekintetében fennálló hiányosságok száma szolgál.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a különösen a lobogó szerinti államra vonatkozó kritériumokkal és a társaság teljesítményére vonatkozó kritériumokkal kapcsolatos azon általános kockázati paraméterek figyelembe vételének módszertanát, amelyeket a Párizsi Memorandum keretében 2019-ben fogadtak el, létrehozva a jó, a közepes és az alacsony teljesítményű államok jegyzékeit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

9. A 13. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) győződjön meg a hajó általános állapotáról, beleértve a higiéniát, a hajó gépterét és a lakótereket is.”;

b) a (2) bekezdést el kell hagyni.

10. A 14. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A következő hajókategóriáknál esedékes kiterjesztett ellenőrzés, az I. melléklet II. részének 3A. és 3B. pontjával összhangban:

a) nagy kockázati profilú hajók;

b) 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, ömlesztettáru-szállító hajók, olajszállító tartályhajók, gázszállító hajók, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajók vagy vegyszerszállító tartályhajók;

c) nagy kockázati profilú hajók vagy 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, ömlesztettáru-szállító hajók, olajszállító tartályhajók, gázszállító hajók, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajók vagy vegyszer-szállító tartályhajók, elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők esetében;

d) a 16. cikkel és a 21. cikk (4) bekezdésével összhangban kiadott kitiltó határozatot követően ellenőrzésnek alávetendő hajók.”;

b) a (3) bekezdést el kell hagyni;

c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A kiterjesztett ellenőrzést – lehetőség szerint – a kikötő szerint illetékes állam legalább két ellenőrének kell elvégeznie. Ha ez nem lehetséges, az okokat megfelelően rögzíteni kell az ellenőrzési adatbázisban. A kiterjesztett ellenőrzés hatókörét – ideértve a vizsgálandó kockázati területeket is – a VII. melléklet határozza meg. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a VII. melléklet alkalmazásának egységes feltételeit biztosító részletes szabályokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

11. A 14a. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 11. cikk a) pontja és a 14. cikk nem alkalmazandó az e cikk alapján ellenőrzött, menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A hajó üzemeltetője vagy parancsnoka biztosítja, hogy a XVII. melléklet 1.1. pontjában és 2. pontjának a) alpontjában előírt ellenőrzések elvégzésére elegendő idő álljon rendelkezésre az üzemeltetési tervben.”

12. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1)–(4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállam kitilt a kikötőiből és a révjeiből minden olyan hajót, amely:

a) olyan állam lobogója alatt közlekedik, amely az alacsony teljesítményű államoknak a Párizsi Memorandummal összhangban az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett jegyzékében szerepel, és amelyet az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy valamely, a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révjében; vagy

b) olyan állam lobogója alatt közlekedik, amely a jó vagy közepes teljesítményű államoknak a Párizsi Memorandummal összhangban az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett jegyzékében szerepel, és amelyet az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy valamely, a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révjében.

E cikk első albekezdése nem alkalmazandó a 21. cikk (6) bekezdésében említett helyzetekben.

A kitiltás alkalmazandóvá válik, amint a hajó elhagyja azon kikötőt vagy révet, ahol harmadszor tartották vissza, és ahol kitiltó határozatot adtak ki.

(2) A kitiltó határozatot csak az említett határozat kiadásának napjától számított három hónap elteltével lehet megszüntetni, és akkor, ha teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. pontjában felsorolt feltételek.

Ha egy hajó második kitiltó határozat hatálya alatt áll, az említett kitiltó határozatot csak 12 hónap elteltével lehet megszüntetni.

(3) Valamely tagállam vagy valamely, a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révjében történő bármely, ezt követő visszatartás a hajónak az Unión belüli minden kikötőből vagy révből történő kitiltását eredményezi. Az ilyen harmadik kitiltó határozatot az említett határozat kiadásának napjától számított 24 hónap elteltével lehet megszüntetni, és csak akkor, ha:

a) a hajó olyan állam lobogója alatt közlekedik, amelynek a visszatartási aránya nem szerepel sem az alacsony teljesítményű államok jegyzékében, sem a közepes teljesítményű államok jegyzékében;

b) a hajó hatósági és osztályozási bizonyítványait a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki;

c) a hajót olyan társaság üzemelteti, amely az I. melléklet I. részének 1. pontja szerint jó teljesítménnyel rendelkezik; és

d) teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. pontjában felsorolt feltételek.

Bármely hajót, amely nem teljesíti az első albekezdésben felsorolt kritériumokat, a kitiltó határozat kiadásának napjától számított 24 hónap elteltével véglegesen ki kell tiltani az Unión belüli minden kikötőből és révből.

(4) A közepes vagy alacsony teljesítményű államok jegyzékében szereplő valamely állam lobogója alatt közlekedő hajónak – a harmadik kitiltó határozat után – az Unión belüli valamely kikötőben vagy révben történő bármely további visszatartása a hajó végleges kitiltását eredményezi az Unión belüli minden kikötőből vagy révből.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 391/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól (HL L 131., 2009.5.28., 11. o.).”;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4a) A jó teljesítményű államok jegyzékében szereplő valamely állam lobogója alatt közlekedő olyan hajót, amely legalább háromszor kitiltásra került, és amelyet az Unió valamely kikötőjében vagy révjében visszatartanak az említett harmadik vagy bármely későbbi kitiltás utáni első uniós ellenőrzésének alkalmával:

a) 24 hónapra ki kell tiltani minden uniós kikötőből vagy révből, ha a hajó hatósági és osztályozási bizonyítványait a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek állítja, illetve állítják ki;

b) véglegesen ki kell tiltani minden uniós kikötőből vagy révből, ha a hajó hatósági és osztályozási bizonyítványait nem a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek állítja, illetve állítják ki.

(4b) A többszöri visszatartás miatti kitiltási időszakot 12 hónappal meg kell hosszabbítani azokban az esetekben, amikor a 21. cikk (4) bekezdésének megfelelően kitiltó intézkedés alkalmazandó."

13. A 17. cikk első bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Valamely ellenőrzés végeztével az ellenőr a IX. melléklettel összhangban ellenőrzési jelentést készít. Az ellenőrzési jelentés egy példányát a hajó parancsnokának rendelkezésére kell bocsátani."

14. A 19. cikk (4) bekezdése első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Ha az ellenőrzés feltárja, hogy a hajót nem szerelték fel üzemképes úti adatrögzítővel, és a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*) megfelelően az ilyen adatrögzítő használata kötelező, az illetékes hatóság biztosítja, hogy a hajót visszatartsák.

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

15. A 20. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője, vagy a tulajdonosnak vagy az üzemeltetőnek a tagállamban lévő képviselője jogosult fellebbezni az illetékes hatóság visszatartásra vagy kitiltásra irányuló döntése ellen. A fellebbezésnek nincs felfüggesztő hatálya a visszatartásra vagy a kitiltásra nézve."

16. A 21. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok intézkedéseket hoznak annak biztosítására, hogy az Unión belüli minden kikötőből és révből kitiltásra kerüljenek az e cikk (1) bekezdésében említett hajók és a 19. cikk (2) bekezdésében említettek szerint visszatartott hajók, amelyek:

a) anélkül futnak ki a tengerre, hogy megfelelnének az ellenőrzés szerinti kikötőben valamely tagállam illetékes hatósága által meghatározott feltételeknek; vagy

b) engedélyt kapnak arra, hogy kifussanak a tengerre azzal a feltétellel, hogy megfelelnek az egyezmények alkalmazandó követelményeinek azáltal, hogy ezt követően befutnak az e cikk (1) bekezdése alapján kijelölt hajójavító üzembe, de elmulasztják ezt megtenni.

A kitiltó határozat a kiadásának napjától alkalmazandó. A kitiltó határozatot csak az említett határozat kiadásának napjától számított 12 hónap elteltével lehet megszüntetni, és akkor, ha teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. pontjában felsorolt feltételek.";

b) az (5) és a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A (4) bekezdés első albekezdésének a) pontjában említett körülmények között azon tagállam illetékes hatósága, ahol a hajón hiányosságot észleltek, haladéktalanul értesíti az összes többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés első albekezdésének b) pontjában említett körülmények között azon tagállam illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, tájékoztatja azon tagállam hatóságát, ahol a hajón hiányosságot észleltek, arról, hogy a hajó megérkezett-e. Amennyiben azon tagállam illetékes hatósága, ahol a hajón hiányosságot észleltek, tudomást szerez arról, hogy a hajó nem futott be az említett javítóüzembe, haladéktalanul figyelmezteti az összes többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés első albekezdésének b) pontjában említett körülmények között, ha az (1) bekezdés alapján kijelölt hajójavító üzem nem valamely tagállamban található, és azon tagállam illetékes hatósága, ahol a hajón hiányosságot észleltek, tudomást szerez arról, hogy a hajó nem futott be az említett javítóüzembe, haladéktalanul figyelmezteti az összes többi tagállam illetékes hatóságait.

A hajó kitiltását megelőzően a tagállam konzultációkat kérhet az érintett hajó lobogója szerinti állam hatóságaival.

(6) A (4) bekezdéstől eltérve, a kikötő szerint illetékes állam releváns hatósága engedélyezheti a (4) bekezdésben említett hajó meghatározott kikötőbe vagy révbe történő belépését vis maior vagy elsődlegességi biztonsági megfontolások esetén, a szennyezés kockázatának csökkentése vagy minimalizálása céljából, vagy a hiányosságoknak az (1) bekezdéssel összhangban történő orvoslása céljából, feltéve, hogy a hajó tulajdonosa, üzemeltetője vagy parancsnoka – az említett tagállam illetékes hatóságának elvárásait kielégítő módon – megfelelő intézkedéseket hajtott végre, hogy biztosítsa az érintett hajó biztonságos belépését az említett kikötőbe vagy révbe.”

17. A 22. cikk (7) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A Bizottság – a tagállamokkal és a Párizsi Memorandumot aláíró államokkal együttműködve, valamint az Unióban tagállami szinten és a Párizsi Memorandum keretében szerzett szakértelem és tapasztalatok alapján – szakmai képzési programot dolgoz ki a kikötő szerint illetékes állam ellenőrei tagállami képzésének és képességfelmérésének támogatására, a Párizsi Memorandum képzési politikájának kiegészítése érdekében, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzési gyakorlatok harmonizálása céljából.

A Bizottság – a tagállamokkal és a Párizsi Memorandumot aláíró államokkal együttműködve – folyamatosan új képzési igényeket tár fel és elégít ki, inputot biztosítva az ellenőrök képzési programja tanterveinek, tanmeneteinek és tartalmának módosításához, különös tekintettel a környezetvédelmi, szociális és munkaügyi problémákkal, valamint az új technológiákkal kapcsolatos, új tengerészeti biztonsági kihívásokra, továbbá inputot biztosítva a releváns eszközökből eredő további kötelezettségekkel kapcsolatban.”

18. A 23. cikk (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy azon révkalauzaik, akik részt vesznek a hajók kikötőhelyhez történő irányításában vagy onnan történő kivezetésében, vagy akik részt vesznek egy tagállam egyik kikötője felé tartó vagy azon áthaladó hajó irányításában, haladéktalanul tájékoztassák – az esettől függően – a kikötő szerint illetékes állam vagy a parti állam illetékes hatóságát, valahányszor a szokásos feladataik teljesítése során tudomást szereznek arról, hogy olyan látható rendellenességek állnak fenn, amelyek veszélyeztethetik a biztonságot – ideértve a hajó biztonságos útját vagy a fedélzeten lévő tengerészek biztonságát is –, vagy amelyek veszélyeztethetik a tengeri környezetet.

(2) Ha a kikötőhatóságok vagy kikötői szervek a szokásos feladataik teljesítése során tudomást szereznek arról, hogy a kikötőjükben tartózkodó hajó olyan látható rendellenességekkel rendelkezik, amelyek veszélyeztethetik a biztonságot – ideértve a hajó biztonságos útját vagy a fedélzeten lévő tengerészek biztonságát is –, vagy amelyek veszélyeztethetik a tengeri környezetet, az ilyen kikötőhatóságnak vagy kikötői szervnek haladéktalanul tájékoztatnia kell a kikötő szerint illetékes állam illetékes hatóságát.”

19. A 24. cikk (2) és (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a kikötőikbe vagy révjeikbe befutó bármely hajó tényleges érkezési ideje és tényleges indulási ideje – az érintett kikötő vagy rév azonosítójával együtt – az érkezési és az indulási időtől számított három órán belül továbbításra kerüljön az ellenőrzési adatbázisba a 2002/59/EK irányelv 3. cikkének s) pontjában említett »SafeSeaNet« uniós tengeri információcsere-rendszeren keresztül. Amint az ilyen információkat a SafeSeaNeten keresztül továbbították az ellenőrzési adatbázisba, a tagállamok mentesülnek az ezen irányelv XIV. melléklete 1.2. pontjának és 2. pontja a) és b) alpontjának megfelelő adatszolgáltatás alól.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelvvel összhangban végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk továbbításra kerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint az ellenőrzési jelentés elkészül, vagy a visszatartást megszüntetik.

A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk közzétételi célokra való hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön. Az ellenőrzési jelentést az adatbázisba történő bevitel előtt lehetőség szerint a kikötő szerint illetékes állam olyan ellenőrének – vagy az illetékes hatóság egy másik megfelelően felhatalmazott alkalmazottjának – kell hitelesítenie, aki nem volt tagja az ellenőrzést végző csoportnak."

20. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*24a. cikk*

**Elektronikus bizonyítványok**

A Bizottság a tagállamokkal szoros együttműködésben végrehajtási jogi aktusokat fogad el az elektronikus hatósági bizonyítványok tekintetében alkalmazandó validálási eszközre vonatkozó működési és műszaki előírások megállapítása érdekében . Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni."

21. A 25. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*25. cikk*

**Információcsere és együttműködés**

Minden egyes tagállam biztosítja, hogy kikötőhatóságai vagy kikötői szervei és más releváns hatóságai vagy szervei megadják az illetékes hatóság számára a birtokukban lévő, következő típusú információkat:

a) információ azon hajókra vonatkozóan, amelyek elmulasztottak bejelenteni bármely információt ezen irányelv, a 2002/59/EK irányelv és az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*), valamint adott esetben a 725/2004/EK rendelet követelményeinek megfelelően;

b) információ azon hajókról, amelyek úgy futottak ki a tengerre, hogy nem feleltek meg az (EU) 2019/883 irányelv 7. cikkének;

c) információ azon hajókról, amelyek esetében biztonsági okokból a belépést megtagadják, vagy el kell hagyniuk a kikötőt;

d) információ a 23. cikknek megfelelően jelentett látható rendellenességekről.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/883 irányelve (2019. április 17.) a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről (HL L 151., 2019.6.7., 116. o.)."

22. A 30. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*30. cikk*

**A tagállamok megfelelésének és teljesítményének ellenőrzése**

Ezen irányelv hatékony végrehajtásának biztosítása és az 1406/2002/EK rendelettel összhangban az Uniónak a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzési rendszere általános működésének nyomon követése érdekében a Bizottság összegyűjti a szükséges információkat, és tagállami látogatásokat folytat.

Minden egyes tagállam minőségirányítási rendszert fejleszt ki, vezet be és tart fenn az ellenőrzésekben közvetlenül részt vevő hatóságai által végzett, a kikötő szerint illetékes államra háruló tevékenységek operatív részeire vonatkozóan. Az említett minőségirányítási rendszert 2032. július 6-ig az alkalmazandó nemzetközi minőségi szabványok szerint tanúsítani kell."

23. A 30a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*30a. cikk*

**Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok**

A Bizottság a 30b. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, hogy módosítsa a 2. cikk 1. pontját az abban foglalt egyezmények jegyzéke tekintetében – amint a Párizsi Memorandum keretében releváns eszközként ilyen egyezményeket elfogadtak –, valamint módosítsa a VI. mellékletet a kikötő szerint illetékes állam általi

ellenőrzéssel kapcsolatos, a Párizsi Memorandum keretében elfogadott és az említett mellékletben foglalt eljárások, iránymutatások, utasítások és körlevelek jegyzékének kiegészítése vagy naprakésszé tétele érdekében.”

24. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*31a. cikk*

**Az egyezmények módosítása**

Az egyezmények módosításait a 2099/2002/EK rendelet 5. cikkében meghatározott megfelelőség-ellenőrzési eljárás sérelme nélkül kell alkalmazni.”

25. A 33. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*33. cikk*

**Végrehajtási jogi aktusok**

A 10. cikk (3) bekezdésében, a 14. cikk (4) bekezdésében, a 15. cikk (4) bekezdésében, a 18a. cikk (7) bekezdésében, a 23. cikk (5) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében és a 27. cikk második bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusoknak a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárásokkal összhangban történő elfogadásakor a Bizottság különös gondot fordít annak biztosítására, hogy az említett jogi aktusok figyelembe vegyék az ellenőrzési rendszerrel az Unióban nyert szakértelmet és tapasztalatokat, és a Párizsi Memorandum szerinti szakértelemre épüljenek.”

26. A 35. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*35. cikk*

**A végrehajtás felülvizsgálata**

A Bizottság 2032. július 6-ig, majd ezt követően 5 évente jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv végrehajtásáról és az annak való megfelelésről. A Bizottság az említett jelentés alapján meghatározza, hogy szükséges-e benyújtani az ezen irányelv módosítására vagy ezen a területen további jogi aktusokra irányuló jogalkotási javaslatot.

Miután az IMO befejezte a szén-dioxid-intenzitási mutatójának (CII) felülvizsgálatát, a Bizottság értékeli az említett CII alkalmasságát egy hajó ezen irányelv szerinti kockázati profiljának meghatározásához használt környezeti paraméterként. Az említett értékelés alapján a Bizottság adott esetben mérlegeli jogalkotási javaslat benyújtását.”

27. Az I. melléklet helyébe az ezen irányelv I. mellékletében foglalt szöveg lép.

28. A II. melléklet helyébe az ezen irányelv II. mellékletében foglalt szöveg lép.

29. A III. mellékletet el kell hagyni.

30. A IV. melléklet helyébe az ezen irányelv III. mellékletében foglalt szöveg lép.

31. A VI. melléklet helyébe az ezen irányelv IV. mellékletében foglalt szöveg lép.

32. A VIII. melléklet helyébe az ezen irányelv V. mellékletében foglalt szöveg lép.

33. A XII. melléklet helyébe az ezen irányelv VI. mellékletében foglalt szöveg lép.

*2. cikk*

**Átültetés**

(1) A tagállamok 2027. július 6-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

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

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve, azon tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és amelyek bizonyítani tudják, hogy a folyami kikötőikbe az elmúlt három év során évente befutó egyéni hajók összesített számából kevesebb mint 5 % az ezen irányelv hatálya alá tartozó hajó, eltérhetnek ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettségétől.

*3. cikk*

**Hatálybalépés**

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

*4. cikk*

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2024. november 27-én.

| *az Európai Parlament részéről* | *a Tanács részéről* |
|---|---|
| *az elnök* | *az elnök* |
| R. METSOLA | BÓKA J. |

*I. MELLÉKLET*

*„I. MELLÉKLET*

A KIKÖTŐ SZERINTI ÁLLAM ÁLTAL VÉGZETT ELLENŐRZÉSEK UNIÓS RENDSZERÉNEK ELEMEI

(az 5. cikkben említettek szerint)

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

I. A hajó kockázati profilja

A hajó kockázati profilját a következő általános, ellenőrzéstörténeti és környezeti paraméterek kombinációja alapján kell meghatározni.

1. Általános paraméterek

a) A hajó típusa

A személyszállító hajókat, az ömlesztettáru-szállító hajókat, az olajszállító tartályhajókat, a gázszállító hajókat, az ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajókat vagy a vegyszerszállító tartályhajókat nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

b) A hajó kora

A tizenkét évesnél idősebb hajókat nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

c) A lobogó szerinti állam teljesítménye

i. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajókat, amely az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belül magas visszatartási aránnyal rendelkezik, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

ii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajókat, amely az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belül alacsony visszatartási aránnyal rendelkezik, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

iii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajókat, amely a 2. cikk 1. pontjában felsorolt valamennyi kötelező érvényű IMO- és ILO-eszközt megerősítette, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

d) Elismert szervezetek

i. Az olyan hajókat, amelyek bizonyítványait az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belüli visszatartási arányaik alapján alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményű elismert szervezetek állították ki, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

ii. Az olyan hajókat, amelyek bizonyítványait az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belüli visszatartási arányaik alapján jó teljesítményű elismert szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

iii. Az olyan hajók, amelyek bizonyítványait a 391/2009/EK rendeletnek megfelelően elismert szervezetek állították ki.

e) A társaság teljesítménye

i. Az olyan társaságok hajóit, amelyek teljesítménye az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belül a hajóik hiányossági és visszatartási arányai alapján alacsony vagy nagyon alacsony, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

ii. Az olyan társaságok hajóit, amelyek teljesítménye az Unión és a Párizsi Memorandum régióján belül a hajóik hiányossági és visszatartási arányai alapján jó, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

2. Ellenőrzéstörténeti paraméterek

i. Azon hajókat, amelyeket egynél többször tartottak vissza, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

ii. Azon hajókat, amelyeknél a II. mellékletben említett időszakon belül végzett ellenőrzés(ek) alkalmával a II. mellékletben említett számúnál kevesebb hiányosságot regisztráltak, kisebb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

iii. Azon 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 relatív befolyását – a következő kockázati profilokat kell meghatározni:

— nagy kockázatú,

— átlagos kockázatú,

— kis kockázatú.

Az említett 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.

3. Környezeti paraméterek

Azon hajókat, amelyeknél a II. mellékletben említett időszakon belül végzett ellenőrzés(ek) alkalmával a Marpol 73/78, az AFS 2001, a BWM-egyezmény, a CLC 92, a 2001. évi bunkerolaj-egyezmény, a nairobi egyezmény és a hongkongi egyezmény tekintetében a II. mellékletben említett számúnál több hiányosságot regisztráltak, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

II. A hajók ellenőrzése

1. Rendszeres ellenőrzések

A rendszeres ellenőrzéseket előre meghatározott időközönként kell elvégezni. Ezek gyakoriságát a hajó kockázati profilja alapján kell meghatározni. A nagy kockázatú hajók rendszeres ellenőrzései közötti időköz nem haladhatja meg a hat hónapot. Az egyéb kockázati profillal rendelkező hajók rendszeres ellenőrzései közötti időköz nő, ahogyan a kockázat csökken.

A tagállamok rendszeres ellenőrzést végeznek:

— az olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajókon, amelyek az elmúlt hat hónap során nem estek át ellenőrzésen az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található kikötőben vagy révben. 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 Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található kikötőben vagy révben. Az átlagos kockázatú hajóknál a 10. hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.

— az olyan, kis kockázati profillal rendelkező hajókon, amelyek az elmúlt 36 hónap során nem estek át ellenőrzésen az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül található kikötőben vagy révben. A kis kockázatú hajóknál a huszonnegyedik hónaptól válik esedékessé az ellenőrzés.

2. Kiegészítő ellenőrzések

Az utolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időre tekintet nélkül, ellenőrizni kell azon hajókat, amelyekre a következő elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők alkalmazandók. Azonban a rendhagyó tényezők alapján történő, ilyen kiegészítő ellenőrzés szükségessége tekintetében az ellenőr szakmai ítélete a döntő.

2A. Elsődlegességi tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időre tekintet nélkül, ellenőrizni kell azon hajókat, amelyekre a következő elsődlegességi tényezők alkalmazandók:

— Azon hajók, amelyeket az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta biztonsági okokból felfüggesztettek vagy kivontak az osztályából.

— Azon hajók, amelyekre vonatkozóan egy másik tagállam bejelentést vagy értesítést tett.

— Azon hajók, amelyek nem azonosíthatók az ellenőrzési adatbázisban.

— Azon hajók, amelyek(et):

— a kikötő felé haladva, ütköztek, zátonyra futottak vagy megfeneklettek;

— a káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátására vonatkozó rendelkezések állítólagos megsértésével vádoltak meg;

— szabálytalan vagy nem biztonságos manővert hajtottak végre az IMO által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, vagy a biztonságos hajózási gyakorlatok és eljárások figyelmen kívül hagyásával;

— korábban kitiltottak (a kitiltó határozat megszüntetését követően kerül sor az első ellenőrzésre); vagy

— súlyos balesetben, különösen súlyos fedélzeti tűzesetben, gépmeghibásodásban vagy halálos balesetben voltak érintettek.

2B. Rendhagyó tényezők

Az utolsó rendszeres ellenőrzésük óta eltelt időre tekintet nélkül, ellenőrizni lehet azon hajókat, amelyekre a következő rendhagyó tényezők alkalmazandók. Egy ilyen kiegészítő ellenőrzés elvégzésére vonatkozó döntés meghozatala az illetékes hatóság szakmai megítélésétől függ:

— A hajók bizonyítványait olyan korábban elismert szervezet bocsátotta ki, amelynek elismerését visszavonták az Unión vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta.

— Azon hajók, amelyek tekintetében révkalauzok, kikötőhatóságok vagy kikötői szervek olyan látható rendellenességek meglétét jelentették, amelyek ezen irányelv 23. cikkével összhangban veszélyeztethetik a biztonságos hajózásukat, vagy veszélyeztethetik a környezetet. Az említett bejelentések magukban foglalhatják a hajóközlekedéssel kapcsolatos, a hajóforgalmi szolgáltatás keretében nyújtott információkat is.

— Azon hajók, amelyek nem feleltek meg az (EU) 2019/883 irányelvben említett releváns bejelentési követelményeknek.

— Azon hajók, amelyekről bejelentés vagy panasz érkezett – a partról érkezett panaszokat is beleértve – a hajóparancsnok, a személyzet valamely tagja vagy bármely olyan személy vagy szervezet részéről, akinek vagy amelynek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, vagy a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy a panasz nyilvánvalóan megalapozatlan.

— A hajók esetében továbbra is fennáll az ISM-szabályzattal kapcsolatos hiányosság (3 hónappal a hiányosság megállapítása után).

— Azon hajók, amelyeket – több mint 3 hónappal ezelőtt – korábban már visszatartottak.

— Azon hajók, amelyek rakományára vonatkozó problémákat jelentettek, különösen ártalmas és veszélyes rakományok esetében.

— Azon hajók, amelyek üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő.

— Azon hajók, ahol megbízható forrásból kiderült, hogy a kockázati paraméterei eltérnek a rögzítettektől, és ezáltal nőtt a kockázati szint.

— Azon hajók, amelyek tekintetében a hiányosságok orvoslása érdekében elfogadásra került a 19. cikk (2a) bekezdésében említett intézkedési terv, de amelyek tekintetében az említett terv végrehajtását ellenőr még nem ellenőrizte.

3. Kiválasztási rendszer

3A. Az I. prioritású hajókat a következők szerint kell ellenőrizni:

a) Kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

— minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt hat hónapban nem ellenőriztek;

— minden olyan, 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, ömlesztettáru-
szállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázszállító hajón, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajón vagy vegyszerszállító tartályhajón, amelyet az elmúlt 12 hónapban nem ellenőriztek.

b) Adott esetben kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést kell végezni:

— Minden olyan, – a személyszállító hajótól, ömlesztettáru-szállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázszállító hajótól, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajótól vagy vegyszerszállító tartályhajótól eltérő – 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 12 hónapban nem ellenőriztek.

c) Elsődlegességi tényező esetén:

— az ellenőr szakmai megítélése szerint részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzést kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden, 12 évesnél idősebb személyszállító hajón, ömlesztettáru-szállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázszállító hajón, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajón vagy vegyszerszállító tartályhajón;

— részletesebb ellenőrzést kell végezni minden egyéb, személyszállító hajótól, ömlesztettáru-szállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázszállító hajótól, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajótól vagy vegyszerszállító tartályhajótól eltérő, 12 évesnél idősebb hajón;

— kiterjesztett ellenőrzést kell végezni minden hajón a kitiltó határozat megszüntetését követő első ellenőrzés alkalmával.

3B. Amennyiben az illetékes hatóság II. prioritású hajó ellenőrzéséről dönt, a következők alkalmazandók:

a) Kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

— minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 5 hónapban nem ellenőriztek;

— minden olyan, 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, ömlesztettáru-szállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázszállító hajón, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajón vagy vegyszerszállító tartályhajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek; vagy

— minden olyan, 12 évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, ömlesztettáru-szállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázszállító hajón, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajón vagy vegyszerszállító tartályhajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek.

b) Adott esetben kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést kell végezni:

— minden olyan, – személyszállító hajótól, ömlesztettáru-szállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázszállító hajótól, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajótól vagy vegyszerszállító tartályhajótól eltérő – 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek; vagy

— minden olyan, – személyszállító hajótól, ömlesztettáru-szállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázszállító hajótól, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajótól vagy vegyszerszállító tartályhajótól eltérő – 12 évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek.

c) Rendhagyó tényező esetén:

— az ellenőr szakmai megítélése szerint részletesebb vagy kiterjesztett ellenőrzést kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, vagy minden, 12 évesnél idősebb személyszállító hajón, ömlesztettáru-szállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázszállító hajón, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajón vagy vegyszerszállító tartályhajón;

— részletesebb ellenőrzést kell végezni minden – személyszállító hajótól, ömlesztettáru-szállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázszállító hajótól, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajótól vagy vegyszerszállító tartályhajótól eltérő – 12 évesnél idősebb hajón.”

*II. MELLÉKLET*

*„II. MELLÉKLET*

A HAJÓ KOCKÁZATI PROFILJÁNAK FELÉPÍTÉSE

(a 10. cikk (2) bekezdésében említettek szerint)

| | | | | Profil | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Nagy kockázatú hajó | | Átlagos kockázatú hajó | Kis kockázatú hajó |
| Általános paraméterek | | | | Kritériumok | Súlyozás | Kritériumok | Kritériumok |
| 1. | A hajó típusa | | | Személyszállító hajó, ömlesztettáru-szállító hajó, olajszállító tartályhajó, gázszállító hajó, ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajó vagy vegyszerszállító tartályhajó | 1. | sem nagy, sem kis kockázatú hajó | Minden típus |
| 2. | A hajó kora | | | minden típus > 12 év | 1. | | Minden kor |
| 3a. | Lobogó szerinti állam | Alacsony teljesítmény | | | 2. | | Jó teljesítmény |
| 3b. | | A 2. cikkben felsorolt valamennyi IMO-/ILO-eszközt megerősítették. | | — | — | | Igen |
| | | | | | | | |
| 4a. | Elismert szervezet | Teljesítmény | Jó | — | — | | Jó |
| | | | Közepes | — | — | | — |
| | | | Alacsony | Alacsony | 1 | | — |
| | | | Nagyon alacsony | Nagyon alacsony | | | — |
| 4b. | | EU által elismert | | — | — | | Igen |
| 5. | Társaság | Teljesítmény | Jó | — | — | | Jó |
| | | | Közepes | — | — | | — |
| | | | Alacsony | Alacsony | 2 | | — |
| | | | Nagyon alacsony | Nagyon alacsony | | | — |

| | | | Profil | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Nagy kockázatú hajó | | Átlagos kockázatú hajó | Kis kockázatú hajó |
| Általános paraméterek | | | Kritériumok | Súlyozás | Kritériumok | Kritériumok |
| Ellenőrzéstörténeti paraméterek | | | | | | |
| 6. | Az elmúlt 36 hónapban ellenőrzésenként feljegyzett hiányosságok száma | Hiányosságok | > 6 az ellenőrzések valamelyike során | 1 | | ≤ 5 minden egyedi ellenőrzés során (és legalább egy ellenőrzést az elmúlt 36 hónapban végeztek el) |
| 7. | Visszatartások száma az elmúlt 36 hónapban | Visszatartások | ≥ 2 visszatartás | 1 | | Nem volt visszatartás |
| Környezeti paraméterek | | | | | | |
| 8. | A Marpol 73/78, az AFS 2001, a BWM-egyezmény, a CLC 92, a 2001. évi bunkerolaj-egyezmény, a nairobi egyezmény és a hongkongi egyezmény tekintetében az egyes ellenőrzések során az előző 36 hónapban feljegyzett hiányosságok száma | Hiányosságok | > 2 az ellenőrzések valamelyike során | 1 | | |

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

Kis kockázatúnak azok a hajók minősülnek, amelyek a kis kockázat paraméterek valamennyi kritériumát teljesítik.

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

”

*III. MELLÉKLET*

*„IV. MELLÉKLET*

BIZONYÍTVÁNYOK ÉS DOKUMENTUMOK LISTÁJA

(a 13. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

Azon bizonyítványok és dokumentumok jegyzéke, amelyeket – a lehetséges mértékben – az ellenőrzés során legalább ellenőrizni kell (adott esetben):

1. nemzetközi köbözési bizonyítvány;
2. a kikötő szerint illetékes állam általi korábbi ellenőrzésekről készült jelentések;
3. személyhajó-biztonsági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
4. teherhajószerkezet-biztonsági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
5. teherhajó-biztonsági felszerelési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
6. teherhajó-biztonsági rádió-bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
7. teherhajó-biztonsági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
8. felmentési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
9. minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/14.2. szabály);
10. nemzetközi merülésvonal bizonyítvány (LL 66, 16. cikk (1) bekezdés);
11. nemzetközi merülésvonal-mentesítési bizonyítvány (LL 66, 16. cikk (2) bekezdés);
12. nemzetközi olajszennyezés-megelőzési bizonyítvány (MARPOL, I. melléklet, 7.1. szabály);
13. szennyeződések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány ömlesztett, ártalmas folyékony anyagok szállításához (MARPOL, II. melléklet, 9.1. szabály);
14. nemzetközi bizonyítvány a szennyvíz által okozott szennyeződés megelőzéséről (ISPPC) (MARPOL, IV. melléklet, 5.1. szabály, MEPC.1/Circ.408. sz. körlevél);
15. nemzetközi légszennyezés-megelőzési bizonyítvány (IAPPC) (MARPOL, VI. melléklet, 6.1. szabály);
16. nemzetközi energiahatékonysági bizonyítvány (MARPOL, VI. melléklet, 6. szabály);
17. a ballasztvízkezelésre vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (IBWMC) (BWM-egyezmény, 9. cikk (1) bekezdés a) pont és E-2. szabály);
18. nemzetközi bizonyítvány az antivegetatív bevonatrendszerről (IAFS-bizonyítvány) (2001. évi AFS, 4. melléklet, 2. szabály);
19. nyilatkozat az antivegetatív bevonatrendszerről (2001. évi AFS, 4. melléklet, 5. szabály);
20. nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC) vagy ideiglenes nemzetközi hajóvédelmi tanúsítvány (ISPS-szabályzat, A/19. rész és függelékek);
21. az STCW-egyezménnyel összhangban kiadott parancsnoki, tiszti vagy beosztotti képesítő bizonyítványok (STCW-egyezmény, VI. cikk, I/2. szabály és STCW-szabályzat, A-I/2. szakasz);
22. a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat (ISM-szabályzat) alapján kiállított megfelelési okmány másolata vagy ideiglenes megfelelési okmány másolata (1974. évi SOLAS-egyezmény, IX/4.2. szabály, ISM-szabályzat, 13. és 14. pont);
23. a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat alapján kiállított biztonságos üzemeltetési bizonyítvány vagy ideiglenes biztonságos üzemeltetési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, IX/4.3. szabály, ISM-szabályzat, 13. és 14. pont);
24. ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány vagy ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány, amelyik a megfelelő (IGC-szabályzat, 1.5.4. szabály vagy GC-szabályzat, 1.6. szabály);

25. ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány, vagy ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány, amelyik a megfelelő (IBC-szabályzat, 1.45.4. szabály és BCH-szabályzat, 1.6.3. szabály);

26. INF (a csomagolt kiégett fűtőelemek, plutónium és nagy aktivitású radioaktív hulladék biztonságos vízi szállítására vonatkozó nemzetközi szabályzat) alkalmassági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, VII/16. szabály és INF-szabályzat, 1.3. szabály);

27. az olajszennyezésből eredő kárért viselt polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy bármely egyéb, pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (CLC 92., VII. cikk (2) bekezdés);

28. a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy bármely egyéb, pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (2001. évi bunkerolaj-egyezmény, 7. cikk (2) bekezdés);

29. a hajóroncsok eltávolításával kapcsolatos polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (a nairobi egyezmény, 12. cikk);

30. gyorsjáratú vízi jármű biztonsági bizonyítványa és gyorsjáratú vízi jármű üzemeltetési engedélye (1974. évi SOLAS-egyezmény, X/3.2. szabály és 94/00 HSC-szabályzat, 1.8.1. és 1.9. szabály);

31. a veszélyes árukat szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények teljesüléséről szóló dokumentum (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-2/19.4. szabály);

32. gabonaszállításra jogosító engedély és a gabonarakodási kézikönyv (1974. évi SOLAS-egyezmény, VI/9. szabály; az ömlesztett gabona biztonságos szállítására vonatkozó nemzetközi szabályzat, 3. szakasz);

33. állapotminősítési rendszer (CAS) megfelelőségi nyilatkozat, CAS zárójelentés és felülvizsgálati jegyzőkönyv (Marpol 73/78, I. melléklet, 20. és 21. szabály; a MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) és MEPC.236(65) állásfoglalással módosított MEPC.94(46) állásfoglalás);

34. folyamatos törzsadat-nyilvántartás (1974. évi SOLAS-egyezmény, XI-1/5. szabály);

35. olaj-nyilvántartási napló, I. és II. rész (Marpol 73/78, I. melléklet, 17. és 36. szabály);

36. rakománynapló (Marpol 73/78, II. melléklet, 15. szabály);

37. szemét-nyilvántartási napló, I. és II. rész (Marpol 73/78, V. melléklet, 10.3. szabály);

38. hulladékkezelési terv (Marpol 73/78, V. melléklet, 10. szabály; MEPC.220(63) állásfoglalás);

39. hajónapló és a tengeri dízelmotorok meghatározási szintjéről, be- és kikapcsolt állapotáról készült felvételek (Marpol 73/78, VI. melléklet, 13.5.3. szabály);

40. napló az üzemolaj-átváltásról (Marpol 73/78, VI. melléklet, 14.6. szabály);

41. az ózonkárosító anyagok nyilvántartása (Marpol 73/78, VI. melléklet, 12.6. szabály);

42. ballasztvíz-kezelési nyilvántartás (BWRB) (BWMC, 9. cikk (1) bekezdés b) pont és B-2. szabály);

43. beépített, gázzal oltó tűzoltó rendszerek – rakterek felmentési bizonyítványa és a szállítmányok listája (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-2/10.7.1.4. szabály);

44. veszélyes árukról szóló rakományjegyzék vagy tárolási terv (1974. évi SOLAS-egyezmény, VII/4. és VII/7-2. szabály; Marpol 73/78, III. melléklet, 54. szabály);

45. olajszállító tartályhajók esetén az olajkibocsátás-ellenőrző és -szabályozó rendszerről készült jelentés az utolsó ballasztban megtett útról (Marpol 73/78, I. melléklet, 31.2. szabály);

46. együttműködési terv a rögzített útvonalon közlekedő utasszállító hajók felkutatásáról és mentéséről (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/7.3. szabály);

47. üzemeltetési korlátozások listája személyszállító hajókra (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/30.2. szabály);

48. hajózási térképek és hajózási kiadványok (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/19.2.1.4. és V/27. szabály);

49. a pihenőidő nyilvántartása és a fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintés (STCW-szabályzat, A-VIII/1.5. és 1.7. szakasz; 180. sz. ILO-egyezmény, 5.7. és 8.1. cikk, és MLC 2006, A.2.3.10. és A.2.3.12. szabvány);

50. tengerészeti munkaügyi bizonyítvány;

51. tengerészeti munkaügyi megfelelőségi nyilatkozat, I. és II. rész;

52. felügyelet nélküli gépterekre (UMS) vonatkozó bizonyítékok (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-I/46.3. szabály);

53. a 2009/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) alapján előírt igazolások;

54. a 392/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) alapján előírt igazolás;

55. az 1257/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (***) alapján alkalmazandó, a veszélyes anyagok jegyzékével kapcsolatos tanúsítvány vagy egy megfelelési tanúsítvány;

56. az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet (****) alapján kiállított megfelelőségi dokumentum.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/20/EK irányelve (2009. április 23.) a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról (HL L 131., 2009.5.28., 128. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 392/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről (HL L 131., 2009.5.28., 24. o.)

(***) Az Európai Parlament és a Tanács 1257/2013/EU rendelete (2013. november 20.) a hajók újrafeldolgozásáról, valamint az 1013/2006/EK rendelet és a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 330., 2013.12.10., 1. o.).

(****) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).”

*IV. MELLÉKLET*

*„VI. MELLÉKLET*

HAJÓ-ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

(a 15. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

A Párizsi Memorandum keretében kiadott valamennyi műszaki utasítás és körlevél, naprakész változatban:

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottság (PSCC) Műszaki utasítások

— PSCC41-2008-07 Bevált gyakorlatok gyűjteménye

— PSCC53-2020-08 Fogalommeghatározások és rövidítések

Általános Párizsi Memorandum

— PSCC54-2021-03 Az ellenőrzés típusa

— PSCC56-2023-06 Visszatartás és végrehajtott intézkedés

— PSCC56-2023-04 Formanyomtatvány-minták

— PSCC52-2019-05 Üzemelésellenőrzés

— PSS43-2010-11 A lobogó szerinti állam felmentései

— PSCC51-2018-13 Üzemeltetés leállítása

— PSCC49-2016-11 Áramszünetteszt

— PSCC53-2020-06 A belépés megtagadása (Kitiltás)

— PSCC50-2017-12 Az ömlesztettáru-/olajszállító hajók felépítése

— PSCC43-2010-06 Szárazdokkolás

— PSCC53-2020-11 Egyetlen hajóút engedélyezése egy hajójavító üzembe »véletlen kár« hiányosságok esetén

SOLAS-egyezmény

— PSCC56-2023-05 ISM-szabályzat

— PSCC54-2021-02 ISPS-szabályzat

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (útiadat-rögzítő)

— PSCC43-2010-09 Biztonsági adatlap

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Mentőcsónak terhelés alatti kioldókampói

— PSCC45-2012-10 Tartályhajók havariastabilitása

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 ESP/CAS Vastagságmérések

— PSCC43-2010-29 Vastagságmérések

— PSCC51-2018-11 Sarkvidékre vonatkozó kódex

— PSCC55-2022-02 IGF-szabályzat

MARPOL-egyezmény

— PSCC46-2013-18 MARPOL I. melléklet: OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL II. melléklet: Sztrippelés

— PSCC47-2014-08 MARPOL III. melléklet: IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL IV. melléklet: Szennyvíz

— PSCC52-2019-07 MARPOL V. melléklet: Hulladék

— PSCC56-2023-07 MARPOL VI. melléklet: Levegőszennyezés

— PSCC43-2010-38 Nyersolaj mosás

— PSCC44-2011-20 MARPOL Vizsgálat

A merülésvonalakról szóló nemzetközi egyezmény

— PSCC54-2021-06 A merülésvonalakról szóló nemzetközi egyezmény

AFS-egyezmény

— PSCC47-2014-13 Antivegetatív bevonatrendszerek

Bunkerolaj-egyezmény

— PSCC56-2023-02 A pénzügyi felelősségre vonatkozó egyezmények

A tengerészek képesítése és a személyzet létszáma

— PSCC56-2023-08 A tengerészek képesítése és a személyzet létszáma (STCW, MLC és SOLAS)

A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény

— PSCC51-2018-09 A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény

ILO-egyezmények

— PSCC52-2019-10 A 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény

— PSCC53-2020-14 Munka- vagy pihenőidő és szolgálatra való alkalmasság).”

*V. MELLÉKLET*

*„VIII. MELLÉKLET*

AZ UNIÓN BELÜLI KIKÖTŐKBŐL ÉS RÉVEKBŐL TÖRTÉNŐ KITILTÁSSAL KAPCSOLATOS RENDELKEZÉSEK

(a 16. cikkben és a 21. cikk (4) bekezdésében említettek szerint)

1. Ha teljesülnek a 16. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek, azon kikötő illetékes hatóságának, amelyben a hajót harmadik alkalommal visszatartják, a hajó parancsnokát írásban tájékoztatnia kell arról, hogy kitiltó határozatot fognak kiadni, amely alkalmazandóvá fog válni közvetlenül azután, hogy a hajó elhagyta a kikötőt. A kitiltó határozat alkalmazandóvá válik közvetlenül azután, hogy a hajó elhagyta a kikötőt, miután kijavították a visszatartáshoz vezető hiányosságokat.

2. Az illetékes hatóságnak meg kell küldenie a kitiltó határozat egy példányát a lobogó szerinti állam hatóságainak, az érintett elismert szervezetnek, a többi tagállamnak, valamint a Párizsi Memorandum többi aláíró felének, a Bizottságnak és a Párizsi Memorandum titkárságának. Az illetékes hatóságnak a kitiltásra vonatkozó információval késedelem nélkül naprakésszé kell tennie az ellenőrzési adatbázist is.

3. A kitiltó határozat megszüntetése érdekében a hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállam illetékes hatóságához, amely a kitiltó határozatot hozta. Az ilyen kérelemhez csatolni kell a lobogó szerinti állam hatóságai által – az általuk jogszerűen felhatalmazott ellenőr által végzett fedélzeti szemlét követően – kiállított dokumentumot, amely igazolja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények alkalmazandó rendelkezéseinek. A lobogó szerinti állam hatóságainak bizonyítékot kell szolgáltatniuk az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemlére sor került. A dokumentum öltheti hivatalos nyilatkozat formáját, amelyet a lobogó szerinti állam hatóságainak kell kiállítaniuk, és nem egy elismert szervezetnek.

4. A kitiltó határozat megszüntetésére irányuló kérelemhez adott esetben a hajóosztályozó társaság ellenőrének fedélzeti szemléjét követően csatolni kell a hajó osztályozását elvégző hajóosztályozó társaság nyilatkozatát is, amely igazolja, hogy a hajó megfelel az említett társaság által az osztályra vonatkozóan előírt normáknak. A hajóosztályozó társaságnak bizonyítékot kell szolgáltatnia az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemlére sor került.

5. A kitiltó határozat csak az ezen irányelv 16. cikkében említett időtartam leteltével szüntethető meg, és a társaságnak hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállamban a kikötő szerint illetékes állam hatóságához, amely a kitiltást elrendelte, valamint be kell nyújtania a (3) és (4) bekezdésben előírt dokumentumokat.

6. A szükséges dokumentumokat tartalmazó ilyen kérelmet legalább egy hónappal a kitiltás időtartamának vége előtt be kell nyújtani a kitiltást elrendelő államhoz. Ha e határidőt nem tartják be, a kérelemnek a kitiltást elrendelő állam általi kézhezvételétől számított legfeljebb egy hónapos késedelemre kerülhet sor.

7. Az információs rendszer egy elsődlegességi tényezőt fog rendelni a hajóhoz, és a hajót a Párizsi Memorandum régiójában a következő kikötőbe/révbe történő befutásakor kiterjesztett ellenőrzésre esedékesként fogják megjelölni.

8. Az illetékes hatóságnak a döntéséről írásban értesítenie kell a lobogó szerinti állam hatóságait, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, a Párizsi Memorandum többi aláíró felét, a Bizottságot és a Párizsi Memorandum titkárságát. Az illetékes hatóságnak a kitiltásra vonatkozó információval késedelem nélkül naprakésszé kell tennie az ellenőrzési adatbázist is.

9. Az Unión belüli kikötőkből kitiltott hajókkal kapcsolatos információkat hozzáférhetővé kell tenni az ellenőrzési adatbázisban, és közzé kell tenni a 26. cikkel és a XIII. melléklettel összhangban.”

*VI. MELLÉKLET*

*„XII. MELLÉKLET*

AZ ELLENŐRZÉSI ADATBÁZIS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

(a 24. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)

1. Az ellenőrzési adatbázisnak rendelkeznie kell legalább a következő funkcionális jellemzőkkel:
   — tartalmazza a tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró valamennyi más állam ellenőrzési adatait,
   — adatokat szolgáltat a hajók kockázati profiljáról és az ellenőrzések esedékességéről,
   — kiszámítja az ellenőrzési kötelezettségvállalásokat az egyes tagállamok számára,
   — összeállítja a jó, a közepes és az alacsony teljesítményű lobogó szerinti államoknak a 16. cikk (1) bekezdésében említett jegyzékét,
   — 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 jövőbeli fejleményekhez való alkalmazkodásra, továbbá arra, hogy együttműködjön a tengerészeti biztonsággal kapcsolatos egyéb uniós adatbázisokkal – ideértve a SafeSeaNetet is –, amelyek a hajóknak a tagállami kikötőkbe történő tényleges befutásairól szolgáltatnak adatokat, valamint adott esetben a releváns nemzeti információs rendszerekkel.
3. Az ellenőrzési adatbázisból mélylinknek kell mutatnia az Equasis információs rendszerre. A tagállamoknak ösztönözniük kell, hogy az ellenőrök igénybe vegyék a hajóellenőrzésekkel kapcsolatos, az Equasison keresztül hozzáférhető, nyilvános és magán-adatbázisokat.”