



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2023. június 2.  
(OR. en)

10126/23

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2023/0165(COD)**

---

---

**TRANS 221  
MAR 80  
OMI 47  
CODEC 1016  
IA 132  
ILO 6**

## **JAVASLAT**

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. június 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 271 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 271 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2023) 271 final



Brüsszel, 2023.6.1.  
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

Ez a javaslat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> módosítására vonatkozik.

A 2009/16/EK irányelv (a továbbiakban: az irányelv) uniós szinten szabályozza a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzéseket. A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés (a továbbiakban: PSC) a lobogó szerinti államtól eltérő államok kikötőiben tartózkodó külföldi hajóknak a PSC-tisztviselők általi ellenőrzésére szolgáló rendszer, amelynek célja annak ellenőrzése, hogy a parancsnok, a tisztek és a személyzet alkalmassága, a hajó állapota és felszerelése megfelel-e a nemzetközi egyezmények követelményeinek – valamint az Európai Unióban az alkalmazandó uniós jogoknak. A PSC mint olyan fontos szerepet játszik a tengeri biztonság biztosításában és a tengeri környezet védelmében.

Történetének és nemzetközi jellegének köszönhetően a tengeri szállítás sajátos szabályozási struktúrára alakított ki. Globális szinten a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet<sup>2</sup> (a továbbiakban: IMO) égisze alatt fogadták el a nemzetközi jogi keretet, a fedélzeti munka- és életkörülményekre vonatkozó szabályokat pedig egy másik ENSZ-ügynökség, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (a továbbiakban: ILO) hirdette ki.

Annak nyomon követéséért, hogy a hajók megfelelnek-e az IMO és az ILO előírásainak, elsődlegesen az az állam felelős, ahol a hajót lajstromozták, és amelyben a hajó honos – a lobogó szerinti állam. A lobogó szerinti állam szabályai azonban csak azokra a hajókra vonatkoznak, amelyek az adott lobogó alatt közlekednek. Továbbra is vannak olyan lobogó szerinti államok, amelyek hajlandóak engedélyezni, hogy a követelményeket nem kielégítő hajók a lobogójuk alatt folytassanak tevékenységet, vagy nem tudják megfelelően érvényesíteni a nemzetközi szabályokat. Ezért az IMO legfontosabb technikai egyezményei közül sok tartalmaz olyan rendelkezéseket, amelyek előírják, hogy a hajókat külföldi kikötőbe történő látogatáskor ellenőrizni kell annak biztosítása érdekében, hogy a hajók megfeleljenek a nemzetközi követelményeknek.

A hatékonyság javítása érdekében a PSC-ellenőrzéseket végző kikötő szerinti államok elkezdtek módszeresen koordinálni munkájukat regionális szinten. A kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről szóló, 1982-ben létrejött Párizsi Memorandum<sup>3</sup> (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) a világ kilenc kormányközi struktúrája közül az első. Az Európai Gazdasági Térség (EGT) mind a 24 tengeri kikötővel rendelkező tagállama, továbbá Kanada, az Oroszországi Föderáció<sup>4</sup> és az Egyesült Királyság a Párizsi Memorandum aláírói. Az EU nem tagja a megállapodásnak.

<sup>1</sup> HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

<sup>2</sup> A nemzetközi szabályok közé tartozik az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS 74), a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL 73/78), a képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabványok (STCW), a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezmény, valamint a tengeren történő összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályokról szóló 1972. évi egyezmény (COLREG 72).

<sup>3</sup> www.parismou.org

<sup>4</sup> Az Ukrajna elleni inváziót követően az Oroszországi Föderációnak a Párizsi Memorandumban való tagságát 2022 májusában felfüggesztették.

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv beépíti a Párizsi Memorandum 2009-ben elfogadott eljárásait és eszközeit. A Párizsi Memorandum és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv a megosztott teher és a célzott, harmonizált ellenőrzések koncepcióján alapul. A Bizottság az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (a továbbiakban: EMSA) segítségével biztosítja az EGT és a Párizsi Memorandum valamennyi tagállama számára az ahhoz szükséges technikai támogatást, hogy eldöntsék, mely hajókat ellenőrizzék, valamint hogy a PSC-ellenőrzések eredményeit az EMSA által működtetett THETIS adatbázison keresztül jelentsék és megosszák, valamint az ellenőrzések elvégzésének módjáról szóló képzést. Az EGT-tagállamok a „SafeSeaNet”<sup>5</sup> uniós tengeri információcsere-rendszeren keresztül tájékoztatást kapnak a kikötőikbe befutó hajókról is, hogy megtervezhessék ellenőrzéseiket.

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv fő célkitűzései a következők:

- i. a tengeri biztonság és védelem folyamatos javítása;
- ii. a környezetszennyezés megelőzésének és a környezeti hatásoknak a folyamatos javítása;
- iii. a fedélzeti élet- és munkakörülmények folyamatos javítása;
- iv. a versenytorzulás elkerülése.

E célból az EU kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésre vonatkozó rendszerének kulcselemei a következők:

- i. összehangolt megközelítés alkalmazása az ellenőrzések és a visszatartások tekintetében;
- ii. az egyes tagállamoknak éves ellenőrzési kötelezettséget kell vállalnia;
- iii. a hajók ellenőrzésre való kijelölése az egyes hajók kockázati profilja (SRP) alapján; és
- iv. nyilvántartás és információmegosztás (ellenőrzési adatbázis).

Hatálybalépése óta az irányelvet módosították a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény (MLC, 2006)<sup>6</sup> végrehajtása érdekében. Emellett az EU-ban különös szabályok vonatkoznak a menetrend szerinti komphajókra<sup>7</sup>, a biztosítási követelményekre<sup>8</sup>, a hajókon keletkező hulladék és rakománymaradványok ellenőrzésére<sup>9</sup>, a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozására<sup>10</sup>, valamint az üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátásának nyomon követésére, jelentésére és

<sup>5</sup> Ez egy az EMSA által üzemeltetett és kifejlesztett rendszer, amely lehetővé teszi a tagállamok számára a hajókkal és veszélyes rakományaikkal kapcsolatos információk szolgáltatását és fogadását. Többek között a hajó azonosítását, helyzetét és státuszát; az indulás és az érkezés időpontját; váratlan eseményekről szóló jelentéseket, valamint a veszélyes rakományokra vonatkozó adatokat foglal magában.

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2013/38/EU irányelve (2013. augusztus 12.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 218., 2013.8.14., 1. o.).

<sup>7</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) a menetrend szerinti közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2017.11.30.).

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/883 irányelve (2019. április 17.) a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2010/65/EU irányelv módosításáról, valamint a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2019.6.7., 11. o.).

<sup>10</sup> 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.).

hitelesítésére<sup>11</sup>, és a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések során ellenőrzik e szabályok végrehajtását. Más uniós jogi aktusok – például a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának ellenőrzése – esetében a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzést használják az uniós tagállamok túlnyomó többségében az ellenőrzésre<sup>12</sup>. Az EU-ban a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés nagyrészt a Párizsi Memorandum szabályain és eljárásain alapul, de ezek az uniós rendelkezések nem alkalmazandók a Párizsi Memorandum EGT-n kívüli aláíróira.

Az irányelv (a tengerbiztonságra vonatkozó egyéb uniós jogszabályok mellett) 2018-ban utólagos értékelés és tengeri célravezetőségi vizsgálat tárgyát képezte. Az irányelv alkalmazása óta a Bizottság is folyamatosan figyelemmel kíséri azt, és a következő problémákat tárta fel:

1. a jelenlegi uniós követelmények nincsenek összhangban az új kötelező nemzetközi szabályokkal és a regionális szinten elfogadott új eljárásokkal (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet – IMO és Párizsi Memorandum);
2. a jelenlegi uniós követelmények nem vonatkoznak a halászhajókra – a 24 méternél hosszabb halászhajókra vonatkozó egyes nemzetközi egyezményeket, amelyeket a PSC érvényesíthetne, nem vagy nem összehangolt módon ellenőriznek;
3. a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések egyenlőtlenül oszlanak meg az uniós kikötők között;
4. a hajó kockázati profiljának és a hajók ellenőrzésre történő kiválasztására használt kiválasztási mechanizmusának jelenlegi kialakítása nem naprakész;
5. a rendszer túlságosan függ a nehézkes papíralapú tanúsítási rendszertől; és
6. az eljárások nem megfelelőek és rugalmatlanok, valamint nem megfelelőek az ellenőrzésre rendelkezésre álló erőforrások (kézségek, képzés).

Az azonosított problémák Unió-szerte fennállnak, és ugyanazokra az okokra vezethetők vissza. Uniós fellépés hiányában a tagállamok azt kockáztatják, hogy koordinátlanul és nem harmonizált módon dolgoznak. Egyértelmű uniós érték az irányelv javítása a feltárt problémák kezelése érdekében.

Ennek fényében a Bizottság javaslatot készített a 2009/16/EK irányelv módosítására. A javaslat egyedi célkitűzései:

- az uniós jogszabályok aktualizálása és összehangolása az IMO/ILO vagy a Párizsi Memorandum által meghatározott nemzetközi szabályokkal és eljárásokkal,
- a halászhajók, legénységük és a környezet védelme. A nagyobb, 24 méternél hosszabb halászhajók nem tartoznak a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés hatálya alá. Az ilyen típusú hajók önkéntes ellenőrzési rendszerének növelnie kell az e hajókra vonatkozó nemzetközi biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak való megfelelés szintjét,
- a digitális megoldások nagyobb mértékű elterjedésének biztosítása. Különösen ösztönzi a jogszabályban előírt elektronikus bizonyítványok elterjedését és használatát azáltal, hogy azok

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő széndioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (HL L 132., 2016.5.21., 58. o.).

használatát összekapcsolja a hajók ellenőrzésre történő kijelöléséhez és kiválasztásához használt kockázati profillal,

- hatékony és összehangolt megközelítés biztosítása a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések során. Ez magában foglalja a hajók ellenőrzés céljából történő jobb kiválasztását a hajók kockázati profilja elavult elemeinek átstrukturálása és új elemekkel való kiegészítése révén.

Az egyértelműség és a következetesség érdekében ez a javaslat ezenkívül számos fogalom meghatározást, valamint a vonatkozó uniós jogszabályokra és IMO-szabályokra való hivatkozást frissít.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javaslat teljes mértékben összhangban van a tengeri balesetek kivizsgálásáról szóló 2009/18/EK irányelvvel<sup>13</sup> és a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelvvel<sup>14</sup>. Mindhárom uniós tengerbiztonsági irányelv az IMO által nemzetközi szinten meghatározott szabályokon és előírásokon alapul, és együttesen képezik az uniós vizeken folytatott tengeri műveletek biztonságát garantáló uniós rendszer alapját.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a Bizottság REFIT programjának részét képezi, és hozzájárul a minőségi jogalkotási program célkitűzéseinek teljesítéséhez, ugyanis biztosítja, hogy a hatályos jogszabályok egyszerűek és egyértelműek legyenek, ne jelentsenek szükségtelen terheket, és lépést tartsanak a folyamatosan alakuló politikai, társadalmi és technológiai fejleményekkel. Ez a javaslat és az ahhoz kapcsolódó, a tengeri biztonságról szóló egyéb irányelvek felülvizsgálatára irányuló javaslatok szintén részét képezik a tengeri biztonságra vonatkozó uniós joganyagoknak, és jelentős kölcsönhatásban állnak azzal, amely magában foglalja az uniós tengeri információcsere-rendszert (SafeSeaNet)<sup>15</sup>, az EMSA alapító rendeletét<sup>16</sup>, a halászhajók biztonságáról szóló irányelvet<sup>17</sup>, az elismert szervezetekre vonatkozó uniós jogszabályokat<sup>18</sup>, a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvet<sup>19</sup> és más uniós környezetvédelmi jogszabályokat<sup>20</sup>.

## 2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A módosító irányelv jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, amely a közlekedésbiztonságot javító intézkedések és a tengeri szállításra vonatkozó különös rendelkezések megállapításáról rendelkezik.

---

<sup>13</sup> HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

<sup>14</sup> HL L 131., 2009.5.28., 132. o.

<sup>15</sup> A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

<sup>16</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

<sup>17</sup> HL L 34., 1998.2.9., 1. o.

<sup>18</sup> A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló 391/2009/EK rendelet (HL L 131., 2009.5.28., 11. o.) és a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló 2009/15/EK irányelv (HL L 131., 2009.5.28., 47. o.).

<sup>19</sup> HL L 164., 2008.6.25., 19. o.

<sup>20</sup> Például a 92/43/EGK irányelv (élőhelyvédelmi irányelv), a 2009/147/EK irányelv (az uniós madárvédelmi irányelv), valamint az (EU) 2019/904 irányelv (az egyszer használatos műanyagokról szóló irányelv).

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Mivel a tengeri szállítási ágazatban a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések területére vonatkozó nemzetközi jogi eszközök az EUMSZ 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az EU kizárólagos hatáskörébe tartoznak, a szubszidiaritás elve sem ezekre az eszközökre, sem az e megállapodásokat végrehajtó uniós szabályokra nem alkalmazandó.

- **Arányosság**

A Bizottság elkészítette a javaslatot, hogy az tükrözze a legújabb nemzetközi fejleményeket, valamint a 2018. évi utólagos értékelési és REFIT-eljárások eredményeit. A Bizottság hatásvizsgálatot is végzett, hogy azonosítsa, felmérje és értékelje az ugyanazon célkitűzések elérését célzó alternatív intézkedéseket.

A javasolt módosítás célja a tengeri biztonság javítása a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések naprakész, koherens és harmonizált rendszere révén az egész EU-ban, amely a nem megfelelő teljesítményt nyújtó hajókat célozza meg, és ezáltal javítja az uniós vizeken közlekedő hajók biztonsági és környezeti teljesítményét. A Bizottság helyénvalónak tartja, hogy a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések hatályát a nagyobb halászhajókra is kiterjesszék, mivel az önkéntes lesz azon tagállamok számára, amelyek ilyen típusú ellenőrzést kívánnak végezni. Ez az intézkedés javítania fogja a biztonságot, a környezeti, valamint a munka- és életkörülményeket a halászati ágazatban. A digitalizációra való átállás és az e-tanúsítványok használata költségekkel fog jární, de ezek korlátozottak lesznek, és ellensúlyozni fogják őket azok a várható előnyök, amelyek a nagyobb biztonságra és hatékonyságra gyakorolt hatás tekintetében várhatók. Tekintettel az ágazat nemzetközi jellegére, nincs alternatív intézkedés ezen eredmények eredményesebb és hatékonyabb elérésére.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a javaslat csak a 2009/16/EK irányelv több módosítását teszi szükségessé, a módosító irányelv a legmegfelelőbb jogi eszköz.

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

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A 2018. évi REFIT utólagos értékelés és a tengeri szállításra vonatkozó célravezetőségi vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy bár az irányelv bizonyos mértékben korlátozza a Párizsi Memorandum rugalmasságát, hozzáadott értéket teremt azáltal, hogy a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés keretrendszerét egy jogi végrehajtási mechanizmussal ötvözi a helyes és következetes tagállami végrehajtás biztosítása érdekében. Ez teljesítmény- és folyamatos javítási kényszert, és ezáltal tagállami szinten a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés céljára történő jobb forráselosztást eredményezett. Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv hozzájárult a tengeri biztonság és védelem javítására, a környezetszennyezés megelőzésére, valamint a jobb fedélzeti munka- és életkörülmények biztosítására irányuló célkitűzések megvalósításához.

Az EMSA kulcsfontosságú módokon támogatta a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés rendszerét. Az ellenőrzéseket végző EU-/EGT-tagállamok több mint kétharmada kizárólag a THETIS-t használja az ellenőrizendő hajók kiválasztására. Az EMSA-nak a THETIS irányításában és aktualizálásában betöltött szerepe, valamint az EMSA által az ellenőrzéseknek a Párizsi Memorandum régiójában történő összehangolása érdekében nyújtott képzés szintén nagyon fontosnak bizonyult.

Emellett a Bizottság és az EMSA folyamatosan nyomon követte az irányelv végrehajtását. Mivel a PSC ellenőrzési jelentéseket az ellenőrzés befejezését követően azonnal fel kell tölteni a THETIS-be, az EMSA szinte valós idejű és részletes áttekintéssel rendelkezik az összes elvégzett ellenőrzésről. Az EMSA emellett ügyfélszolgálatot és technikai segítséget nyújt a segítségre szoruló tagállamoknak, és látogatásokat tesz az EGT-tagállamokban a megfelelés ellenőrzése érdekében.

A tengeri szállításra vonatkozó célravezetőségi vizsgálat és az EMSA által végzett horizontális elemzés azonban számos olyan területet azonosított a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésre vonatkozó rendszeren belül, amelyet javítani lehetne.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A fő konzultációs tevékenységek a következők:

- Négy feltáró interjú a legfontosabb érdekelt felek uniós szintű képviselőivel, különösen az általános problémameghatározás és a lehetséges szakpolitikai alternatívák támogatása és finomítása érdekében.
- Célzott felmérés az érdekelt felek körében, amelyet a hatásvizsgálat külső támogató tanulmányáért felelős tanácsadó cég szervezett 2021. szeptember 7. és 2021. október 6. között. A konkrét információkéréseket tartalmazó felmérést megküldték a legfontosabb érdekelt feleknek, különösen a lehetséges szakpolitikai intézkedések hatásvizsgálatának alátámasztása érdekében.
- A hatásvizsgálat külső támogató tanulmányáért felelős tanácsadó 2021. július 13. és 2021. szeptember 16. között a konkrét információkérések kitöltése érdekében 22 célzott interjút készített a legfontosabb érdekelt felekkel, különösen a lehetséges szakpolitikai intézkedések hatásvizsgálatának támogatása érdekében.
- A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság és a hatásvizsgálat külső támogató tanulmányáért felelős tanácsadó további konzultációs tevékenységeket szervezett annak érdekében, hogy konzultáljanak a tagállamokkal és a legfontosabb érdekelt felekkel, hogy kikérjék véleményüket a különböző szakpolitikai intézkedésekről, és hitelesítsék a hatásvizsgálatot alátámasztó tanulmány újonnan megjelenő és végleges eredményeit a hatások számszerűsítése tekintetében. Ezekre a tevékenységekre a tengeri szállítással foglalkozó uniós ágazati párbeszédbizottság (2021. április 16., 2021. szeptember 23. és 2021. december 16.), a tengeri halászattal foglalkozó uniós ágazati párbeszédbizottság (2021. január 29., 2021. március 8. és 2021. november 16.), a kikötőkkel foglalkozó uniós ágazati párbeszédbizottság (2021. november 19.), az EU/EGT tengeri szállítással foglalkozó igazgatóinak nem hivatalos ülése (2021. november 30.), a Párizsi Memorandum kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéssel foglalkozó bizottságának virtuális és személyes ülései (2021. május és 2022. május), a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó uniós bizottság (2021. május 17., 2021. november 11. és 2022. május 31.) ülésein került sor.

Az érdekelt felektől begyűjtött információk kulcsfontosságúak voltak ahhoz, hogy a Bizottság finomíthassa a szakpolitikai alternatívák kialakítását, valamint értékelhesse azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásait. Lehetővé tette a Bizottság számára, hogy összehasonlítsa az alternatívákat, és megállapítsa, hogy melyik a társadalom számára várhatóan melyik biztosítja a legkedvezőbb költség-haszon arányt, valamint hogy elősegítse a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés egy olyan hatékonyabb és eredményesebb mechanizmusának létrehozását, amely jobb a követelményeket nem kielégítő hajók ellenőrzésre történő kiválasztásában. Az e folyamatokból származó megállapítások kiegészítették a külső háttér tanulmány keretében végzett másodelemzést.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Ez a felülvizsgálat elsősorban a 2018. évi utólagos értékelés és a tengeri szállításra vonatkozó, korábban említett célravezetőségi vizsgálat során gyűjtött adatokra épül.

E javaslat előkészítéséhez a Bizottság és az EMSA szakértőinek közreműködésére is szükség volt a technikai fogalom meghatározások konkrét megfogalmazása és az egyértelmű jogi szövegezés kapcsán.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat három szakpolitikai alternatívát vizsgált meg az irányelv felülvizsgálatára, a következő irányadó elvek alapján:

1. az irányelv aktualizálásának és a nemzetközi jogi eszközökkel való összehangolásának szükségessége;
2. a halászflootta sajátos problémája kezelésének lehetősége az ilyen hajókra vonatkozó különleges PSC-rendszer előírásával;
3. a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés módszereinek nagyobb mértékű digitalizálása annak érdekében, hogy a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések felkészültebbek és célzottabbak legyenek – az irányelvnek meg kell könnyítenie és ösztönöznie kell a jogszabályban előírt elektronikus bizonyítványok használatát;
4. a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések hatékony és összehangolt megközelítése, az irányelv végrehajtása során szerzett korábbi tapasztalatokra építve, valamint a hajók ellenőrzés céljából történő jobb kiválasztása.

Az A. alternatíva számos változtatást javasol az irányelven a tengeri biztonság javítására és a szennyezés megelőzésére irányuló cél jobb megvalósítása érdekében. Ez az alternatíva elsősorban az irányelv nemzetközi jogi eszközökkel való összehangolására összpontosít. Az egyéb javasolt változtatások többsége nem szabályozási jellegű intézkedés, amely ajánlások, iránymutatások és a Bizottság és/vagy az EMSA által szervezett munkaértekezletek formájában valósul meg.

A B. alternatíva egyensúlyt teremt a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős nemzeti hatóságok számára biztosított rugalmasság és a harmonizáció között. A jelenlegi irányelvvel párhuzamosan (de azon kívül) javasolt egy a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzéseket célzó önkéntes rendszer bevezetése azon tagállamok számára, amelyek ellenőrizni kívánják a 24 méternél hosszabb halászhajókat. Magában foglalja továbbá iránymutatások biztosítását, az EMSA-képzést és az EMSA ellenőrzési adatbázisát a hajók kiválasztása és az ellenőrzésekről való jelentéstétel céljából. Ösztönzi az elektronikus bizonyítványok használatát azáltal, hogy összekapcsolja azokat a hajó kockázati profiljával.

A C. alternatíva vonja maga után a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős nemzeti hatóságok igazgatási terheinek legnagyobb mértékű növekedését, ugyanakkor ez biztosítja az ellenőrzések legmagasabb szintű harmonizációját is. A 24 méternél hosszabb halászhajókra vonatkozó ellenőrzéseket teljes mértékben beépítené az irányelvbe, ami hatással lenne e hajók tulajdonosaira/üzemeltetőire, valamint a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős tagállami hatóságokra. Az irányelv keretében kötelezővé tenné az elektronikus bizonyítványok használatát, és előírná a papíralapú bizonyítványok 2035-ig történő fokozatos kivezetését.

A hatásvizsgálatot 2022 júliusában nyújtották be jóváhagyásra a Szabályozói Ellenőrzési Testületnek. A Testület fenntartásokkal ugyan, de kedvező véleményt fogalmazott meg. Az e jogalkotási javaslatot kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum a Testület észrevételeivel foglalkozik.

- Az „egy be, egy ki” elv alkalmazása

A vállalkozások vagy a polgárok számára nem állapítottak meg további költségeket (adminisztratív vagy kiigazítási költségeket).

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés (REFIT)**

A kezdeményezés releváns a Bizottság REFIT programja szempontjából, mivel célja a tengerbiztonsági jogszabályok összehangolása és egyszerűsítése, a biztonságossági profil javítása (különösen a nagyobb halászhajóflotta-szegmens esetében), valamint a tagállami hatóságok segítése ellenőrzési és jelentéstételi kötelezettségeik teljesítésében.

Emellett az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva egyszerűsítési szempontokat is tartalmaz, mivel egyértelművé teszi azokat a helyzeteket és körülményeket, amelyek esetén a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések szokásos működési okokból vagy *vis maior* esetén elhagyhatók. Várhatóan fokozni fogja a harmonizációt és a szabványosítást az egész EU-ban azáltal, hogy az EMSA segítséget nyújt a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős nemzeti hatóságoknak a külföldi halászhajók ellenőrzésének módjáról szóló képzéshez, valamint külön ellenőrzési adatbázist biztosít a hajók ellenőrzésre történő kijelöléséhez és kiválasztásához, valamint az ellenőrzések eredményeinek rögzítéséhez és megosztásához.

- **Alapjogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat a 2025 és 2050 közötti időszakban 6,479 millió EUR összegű nettó jelenértéken számított költséget ró az uniós költségvetésre. A javaslat költségvetési hatását az e javaslathoz csatolt pénzügyi kimutatás ismerteti részletesebben. A javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslatban.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

#### **5. EGYÉB ELEMEK**

- **Nyomonkövetési, értékelési és jelentéstételi szabályok**

A megfelelő nyomonkövetési és jelentéstételi szabályok azonosításra kerültek. Az EMSA fontos szerepet fog játszani ebben a folyamatban, mivel az ügynökség felel a tengeri szállítás elektronikus adatrendszerének, különösen a THETIS kiválasztási és ellenőrzési jelentési adatbázisának fejlesztéséért és működtetéséért.

A végrehajtás nyomon követhető a THETIS adatbázis Bizottság és/vagy EMSA általi nyomon követésével annak ellenőrzése érdekében, hogy a hajókat megfelelően választják-e ki ellenőrzésre, hogy az ellenőrzéseket helyesen végzik-e el, és hogy az ellenőrzési jelentéseket feltöltik-e az

adatbázisba. Az EMSA emellett – az EMSA által a Bizottságnak nyújtott támogató szerep részeként – látogatásokat tesz a tagállamokban a műveletek helyszíni ellenőrzése céljából<sup>21</sup>. A tagállamoknak minőségirányítási rendszerrel (QMS) kell rendelkezniük annak igazolására, hogy szervezetük, politikáik, folyamataik, erőforrásaik és dokumentációjuk megfelelnek célkitűzései eléréséhez. Ezt hitelesíteni, majd azt követően időszakosan ellenőrizni kell. A tagállamoknak meg kell osztaniuk a Bizottsággal/EMSA-val az akkreditált szerv által végzett ellenőrzések eredményeit annak érdekében, hogy a kikötő szerinti állam nemzeti ellenőrző hatóságai megtarthassák minőségirányítási rendszerük tanúsítását.

Tekintettel arra, hogy az EMSA tervezett végrehajtási látogatásainak teljes ciklusa 5 évig tart<sup>22</sup>, javasoljuk, hogy az irányelv értékelési ciklusát hétéves intervallumban határozzák meg.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Mivel a javaslat célja a meglévő rendszer egyszerűsítése és egyértelműsítése, nincs szükség magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A (11) preambulumbekzdés arra ösztönzi az összes jogosult uniós tagállamot (Spanyolország, Görögország, Franciaország, Horvátország, Olaszország és Szlovénia), hogy csatlakozzanak a kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzésről szóló földközi-tengeri egyetértési megállapodáshoz a kikötő szerinti illetékes állam által a Földközi-tenger medencéjében végzett ellenőrzések minőségének és mennyiségének javítása érdekében.

A módosító irányelv tervezetének fő részét az 1. cikk képezi, amely a 2009/16/EK irányelv számos rendelkezését módosítja.

### ***Cél, fogalom meghatározások és hatály***

Az 1. pont a 2. cikket módosítja, és az irányelv hatályát részben kiterjeszti annak érdekében, hogy több nemzetközi egyezmény is a kikötő szerinti illetékes állam által végzett ellenőrzések hatálya alá kerüljön. Ezek a hajók ballasztvizének és üledékének ellenőrzéséről és kezeléséről szóló nemzetközi egyezmény (BWM-egyezmény) és a hajóroncsok eltávolításáról szóló nemzetközi egyezmény (Nairobi-egyezmény), amelyek hatályban vannak, és amelyeket a Párizsi Memorandum releváns eszközként elfogadott.

A 2. pont oly módon módosítja a hatályt, hogy a 24 méternél hosszabb halászhajókat azok a tagállamok, amelyek ezeket az ellenőrzéseket el kívánják végezni, ellenőrizhessék a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések keretében.

### ***Ellenőrzési kötelezettség***

A 3. pont módosítja az ellenőrzési kötelezettséget (az úgynevezett „igazságos feladatmegosztást”), valamint azt, ahogyan azt a tagállamok kiszámítják és betartják. Jelenleg az ellenőrzési kötelezettség a Párizsi Memorandum régiójában elvégzett összes ellenőrzés hároméves mozgóátlagán alapul. Ez azt jelenti, hogy amikor a tagállamok az ellenőrzési kötelezettségvállalásuknál lényegesen több hajót

<sup>21</sup> Az EMSA alapvető feladatai részeként az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1406/2002/EK rendelet 3. cikke alapján végez ilyen látogatásokat; ezért várhatóan nem merülnek fel többletköltségek.

<sup>22</sup> Az EMSA tagállami látogatásokra vonatkozó módszertanában foglaltak szerint, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

ellenőriznek, ez idővel összesítve növelni fogja az összes tagállam ellenőrzési kötelezettségét. Az EMSA számításai szerint ez a növekedés évi 1–2 %. Az intézkedés célja a tagállamokra nehezedő további és szükségtelen terhek kezelése.

A 4. és 5. pont összhangba hozza az irányelvet a Párizsi Memorandumnak az ellenőrzésre vonatkozó kötelezettségvállalásra irányuló módosításaival, és nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé az (akár működési, akár *vis maior* okok miatt) elmulasztott ellenőrzések esetében.

A 6. pont szintén annak érdekében módosítja az irányelvet, hogy nagyobb rugalmasságot biztosítson az elmulasztott ellenőrzések esetében, és megfeleljen az ellenőrzési kötelezettségvállalásnak.

### ***Vis maior helyzetek***

A 7. pont a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésre vonatkozó rendszer rugalmasságának válság vagy váratlan események, például a Covid19-világjárvány esetén tapasztalható hiányával foglalkozik. A rendszer reziliensebbé tétele érdekében a szöveg egy új, 8a. cikkel egészül ki. Az intézkedés nagyobb rugalmasságot biztosít a tagállamok számára, mivel *vis maior* esetén lehetővé teszi számukra az ellenőrzések elhagyását, feltéve, hogy az elmulasztott ellenőrzést rögzítik, és dokumentálják az ellenőrzés elmulasztásának okát.

### ***Érkezést megelőző értesítés***

A 8. és 10. pont összhangba hozza az irányelvet a Párizsi Memorandum azon módosításaival, amelyek eltörlik az azokra a hajókra vonatkozó, a 9. cikkben és a III. mellékletben meghatározott 72 órás jelentéstételi kötelezettséget, amelyekben kiterjesztett ellenőrzés végezhető – a 9. cikk és a II. mellékletet el kell hagyni. A 16. és 23. pont a 9. cikk és a III. melléklet törlését tükrözi.

### ***Környezeti paraméterek***

A 9. pont azokat a környezeti paramétereket határozza meg, amelyeket figyelembe kell venni a hajók ellenőrzésre való kijelöléséhez használt kockázati profil meghatározásához.

### ***Kiterjesztett ellenőrzések***

A 10. pont előírja, hogy a kiterjesztett ellenőrzéseket – összetettségük miatt – egynél több kikötő szerinti állam ellenőrének kell elvégeznie.

### ***A hozzáférés megtagadása***

A 12. és 13. pont annak érdekében módosítja az irányelvet, hogy hozzáigazítsa azt a Párizsi Memorandum által elfogadott, a hozzáférés megtagadására (kitiltás) vonatkozó módosításokhoz, a Párizsi Memorandum szürke vagy fehér listáin szereplő hajók kitiltásának lehetőségéhez (kitiltás a lobogóra tekintet nélkül), valamint a visszatartás be nem tartására, illetve az olyan esetekre vonatkozó rendelkezéshez, amikor a visszatartott hajó nem indul el a megállapodás szerinti javítóműhelyhez.

### ***EMSA-képzés***

A 14. pont meghatározza az EMSA azon lehetőségeit, hogy képzést nyújtson az uniós tagállamoknak az irányelv szerinti kötelezettségeik jobb teljesítése érdekében, tekintettel a kikötő szerint illetékes

állam által végzett ellenőrzés kibővített hatályára, valamint a képzések hatókörének és típusának változásaira.

Ennek alapján az EMSA (a tagállamokkal és a Párizsi Memorandummal együtt) új szakmai továbbképzési és képzési programot dolgoz ki az ellenőrök számára, amely i. kompetencia-tanmenetből és ii. szakmai továbbképzési rendszerből áll. Amint ezek a szempontok megvalósulnak, az Ügynökségnek új képzési igényeket kell meghatároznia és biztosítania az ellenőrök szakmai továbbképzési és képzési programja tantervének, tanmenetének és tartalmának módosítása érdekében, különös tekintettel az új technológiákra és az új IMO-egyezményekből eredő további kötelezettségekre.

### ***Adatbázis, információmegosztás és elektronikus bizonyítványok***

A 15. pont annak érdekében módosítja az irányelvet, hogy pontosítsa és rögzítse azt az időkeretet, amelyen belül a hajók érkezési és indulási értesítéseit közölni kell a SafeSeaNet-tel. Az irányelv 24. cikkének (2) bekezdése előírja a tagállamok számára annak biztosítását, hogy ezek az adatok „belátható időn belül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba”. Az irányelv módosításra kerül annak érdekében, hogy tartalmazza a belátható idő fogalmát, hogy a pontos érkezési és indulási idők bejelentése három órán belül megtörténjen. Arról is rendelkezik, hogy az ellenőrzési jelentéseket az ellenőrzést végző ellenőrtől eltérő személy (egy másik kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőr vagy felügyelő) hagyja jóvá, mielőtt az ellenőrzési jelentést az adatbázisba továbbítják.

A 16. pont úgy módosítja az irányelvet, hogy az az elektronikus bizonyítványok használatát előíró és ösztönző új cikkel egészüljön ki. Ezek egy közös sablonra támaszkodnának, közös uniós szintű validációs eszközt és adattárat használnának, amely összekapcsolná az elektronikus bizonyítványok használatát a hajó kockázati profiljával. Ez az intézkedés ösztönözni fogja, hogy a lobogó szerinti államok vagy a nevükben eljáró elismert szervezetek elektronikus bizonyítványokat állítsanak ki (miközben lehetővé teszik azok folyamatos használatát a kikötő szerint állam által végzett ellenőrzések során), azáltal, hogy ezeket az elektronikus bizonyítványokat pontokkal jutalmazza (hozzáadva egy paramétert a hajó kockázati profiljához), hogy azok kis kockázatú hajóknak minősüljenek, és így kevésbé kerüljenek a kikötő szerint állam által végzett ellenőrzések célkeresztjébe.

### ***Minőségirányítási rendszer***

A 18. pont úgy módosítja az irányelvet, hogy előírja a tagállamok számára, hogy dolgozzanak ki és alkalmazzanak minőségirányítási rendszert tengerészeti hatóságaik ellenőrzési tevékenységeire vonatkozóan. Ez lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy lépést tartsanak a kikötő szerint állam által végzett ellenőrzések növekvő összetettségével és követelményeivel, jobb minőségellenőrzést tegyenek lehetővé, és jelezzék az olyan problémákat, mint például az erőforrások elosztásával kapcsolatos gondok. Minden kikötő szerinti államra alkalmazandó, amely még nem rendelkezik külső hitelesítéssel rendelkező minőségirányítási rendszerrel ellenőrzési műveleteikhez.

### ***Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok***

A 19. pont előírja, hogy a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 2. cikk (1) bekezdésében foglalt egyezmények jegyzékének naprakésszé tétele céljából, amennyiben ezeket az egyezményeket a Párizsi Memorandum vonatkozó jogi aktusként elfogadta, valamint hogy módosítsa a VI. mellékletet a Párizsi Memorandum által a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéssel kapcsolatban elfogadott eljárások és iránymutatások jegyzékének kiegészítése és/vagy naprakésszé tétele érdekében.

### ***Módosítási hatáskörök***

A 20. pont úgy rendelkezik, hogy a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt vonatkozó IMO-eszközök bármely frissítése a csökkentést kizáró általános záradék hatálya alá tartozik. Ez azt jelenti, hogy amennyiben nemzetközi szinten változások történnek, az uniós eszköz normái legalább a jelenlegi szinten maradnak.

### ***Végrehajtási szabályok***

A 21. pont előírja, hogy a végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor a Bizottságnak különös figyelmet kell fordítania a Párizsi Memorandum szerepére és szakértelmére, és hogy ezek a jogi aktusokban figyelembe kell venni az uniós ellenőrzési rendszerrel kapcsolatban szerzett szakértelmet és tapasztalatokat.

### ***A végrehajtás felülvizsgálata***

A 22. pont előírja, hogy a Bizottság 10 évvel az elfogadás után felülvizsgálja a módosított irányelv végrehajtását. Ez figyelembe veszi az átültetéshez szükséges időt, valamint azt a tényt, hogy az EMSA tagállamokban tett látogatásainak felülvizsgálati ciklusa jellemzően legalább 5 évet vesz igénybe.

### ***Hajókockázati profil (SRP) – Bizonyítványok és dokumentumok***

A 23. és 24. pont módosítja a hajó kockázati profiljára (SRP) vonatkozó I. és II. mellékletet. A hajók kockázati profilját a Párizsi Memorandumban már elvben elfogadott változtatások figyelembevétele érdekében módosítják. Ezek magukban foglalják i. az egyes hajótípusokra alkalmazott súlyozást és ii. az IMO hitelesítési rendszert, amely már nem önkéntes rendszer, hanem egy korrekciós együttható helyettesíti annak figyelembevétele érdekében, hogy a lobogó szerinti állam ratifikálta-e a nemzetközi egyezményeket.

A hajók kockázati profilját az 5 000 bruttó tonnatartalmat meghaladó (legszennyezőbbnek tekintett) teher- és személyhajók esetében is módosítják, amelyek esetében a hajókockázati profil figyelembe veszi a hajó IMO karbonintenzitási mutatóját. A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés alá vonandó valamennyi hajó esetében kiigazítja a korrekciós együtthatót annak érdekében, hogy nagyobb jelentőséget tulajdonítson a Párizsi Memorandum régiójában végzett korábbi ellenőrzések során az adott hajó esetében rögzített környezeti hiányosságoknak (MARPOL, ballasztvízkezelésről szóló egyezmény és a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmény). Az átkódolt hiányosságok és visszatartások csak a nemzetközi egyezményekhez (az úgynevezett vonatkozó eszközökhöz) kapcsolódnak, így a hajók felülvizsgált kockázati profilja nem csak az uniós tagállamokban, hanem a Párizsi Memorandum régiójának egészében alkalmazandó lesz. A profil kiegészül egy olyan paraméterrel is, amely arra ösztönzi a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés alá vonandó hajók lobogó szerinti államait, hogy elektronikus bizonyítványokat használjanak.

### ***Tanúsítványok***

A 26. pont aktualizálja a IV. mellékletben szereplő, a Párizsi Memorandumban korábban elfogadott IMO-követelményekkel összhangban az ellenőrzések során ellenőrizendő, jogszabályban előírt bizonyítványok és egyéb dokumentumok jegyzékét.

### ***Vizsgálati eljárások és iránymutatások***

Annak érdekében, hogy Unió-szerte megvalósulhasson a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések naprakész és harmonizált rendszere, a 26. pont aktualizálja a Párizsi Memorandum ellenőrzési iránymutatásaira és az ellenőrzések során követendő utasítások naprakész változataira vonatkozó VI. mellékletet.

#### ***A hozzáférés megtagadása***

A 28. pont aktualizálja a 16. cikkben említett hozzáférés-megtagadási (kitiltási) eljárásokról szóló VIII. mellékletet annak érdekében, hogy azokat összhangba hozza a Párizsi Memorandumban már elfogadott változtatásokkal.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**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,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>23</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>24</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>25</sup> szabályokat állapít meg a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések rendszerére vonatkozóan, amelyek értelmében az uniós kikötőkbe befutó, ellenőrzés alá vonandó hajókat ellenőrzik annak megállapítása érdekében, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzet alkalmassága, valamint a hajó és felszerelése állapota megfelel-e a tengeri életbiztonságról és a tengeri környezet védelméről szóló nemzetközi egyezmények követelményeinek.
- (2) A 2009/16/EK irányelv a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésről szóló Párizsi Memorandum (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) már meglévő önkéntes kormányközi struktúráján, valamint a közös ellenőrzési teher, a hajók ellenőrzés céljából történő kockázatalapú kiválasztása, a harmonizált ellenőrzések és az ellenőrzési eredmények megosztása elképzelésein alapul.
- (3) A 2009/16/EK irányelv hatálybalépése óta változások történtek a nemzetközi szabályozási környezetben (különösen a Párizsi Memorandumban és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben), valamint a technológiai fejlődés ment végbe. Ezeket a változásokat, valamint a 2009/16/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat figyelembe kell venni.
- (4) 2011 óta számos nemzetközi egyezmény lépett hatályba és került ratifikálásra a tagállamok részéről. Ezek a hajók ballasztvizének és üledékének ellenőrzéséről és kezeléséről szóló nemzetközi egyezmény (BWM-egyezmény) és a hajóroncsok eltávolításáról szóló nemzetközi egyezmény (Nairobi-egyezmény). Ezért ezeket fel kell venni a 2009/16/EK irányelv hatálya alá

---

<sup>23</sup> HL C ., ., . o.

<sup>24</sup> HL C ., ., . o.

<sup>25</sup> HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

tartozó egyezmények jegyzékébe annak érdekében, hogy azokat a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési rendszer részeként végre lehessen hajtani.

- (5) A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés naprakész és harmonizált rendszerének lehetővé tétele érdekében gyorsabb módot kell biztosítani a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés részeként végrehajtott nemzetközi egyezmények jegyzékének frissítésére anélkül, hogy az egész irányelvet módosítani kellene. Ezért amint egy nemzetközi egyezmény hatályba lép – ami azt jelenti, hogy elérte a ratifikálás elfogadott szintjét –, és miután a párizsi egyetértési megállapodás szerződő felei releváns eszközként elfogadták azt, a Bizottságnak frissítenie kell az egyezményeknek az irányelvben szereplő jegyzékét.
- (6) Kis méretük miatt az EU-ban a legtöbb halászhajó parti tengereken működik, és nem jellemző, hogy külföldi kikötőkben ellenőrzik őket. Ez azt jelenti, hogy általánosságban csak a nagyobb, 24 méternél hosszabb halászhajók (amelyek egyben a leggyakrabban a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajók is) hajóznak nemzetközi vizeken és kötnek ki a lajstromozásuk szerinti ország kikötőitől eltérő kikötőkben, és tartoznak ezáltal a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés hatálya alá. Mivel a nagyobb halászhajókra alkalmazandó nemzetközi egyezmények többsége eltér a kikötő szerint illetékes állam által jelenleg alkalmazott egyezményektől, és a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés jelenlegi rendszerére gyakorolt nemkívánatos továbbgyűrűző hatások elkerülése érdekében párhuzamos rendszert javasolnak a halászhajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésére.
- (7) A halászati gyakorlatok miatt azonban ezek a nagyobb halászhajók nem minden uniós tagállamot látogatnak meg. Ezért olyan önkéntes rendszert javasolunk azon uniós tagállamok számára, amelyek ezeket az ellenőrzéseket el kívánják végezni, amely elkülönül a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés jelenlegi rendszerétől, hogy lehetővé tegye a rugalmasságot és a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésre vonatkozó szabványok kidolgozásának módját. A 24 méternél hosszabb halászhajók kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésének e rendszerét ezért a tagállamok, a Párizsi Memorandum és a Bizottság szervesen fejleszthetik ki.
- (8) Az igazságos feladatmegosztás mechanizmusa biztosítja az ellenőrzési terhek megosztását a Párizsi Memorandum tagállamai között. Minden tagállam számára bizonyos számú ellenőrzést – ellenőrzési kötelezettségvállalást vagy „méltányos részesedést” – osztanak ki, amelyet minden évben el kell végezni. Az ellenőrzésre való kiválasztást elsősorban a legutóbbi ellenőrzés óta eltelt idő határozza meg. A II. prioritású hajókat meg lehet, míg az I. prioritású hajókat meg kell vizsgálni.
- (9) A tagállamok bizonyos számú „prioritási” ellenőrzés elmulasztása mellett is eleget tehetnek ellenőrzési kötelezettségüknek. Egyes tagállamok esetében azonban az egy adott évben ténylegesen bekövetkező hajókikötések száma meghaladhatja a kiutalt ellenőrzési kötelezettségvállalást, vagy lehet annál kevesebb is. E (túlterhelt vagy alulterhelt) tagállamok esetében a méltányos részesedésre vonatkozó kötelezettség teljesítésének alternatív módja rugalmatlannak bizonyult, ezért az érintett rendelkezéseket össze kell hangolni a Párizsi Memorandum felülvizsgált rendelkezéseivel.
- (10) A tagállamok továbbá bizonyos körülmények között elhalaszthatják a hajók ellenőrzését, feltéve, hogy a hajót a következő kikötőben vagy 15 napon belül ellenőrzik, és ezt a lehetőséget úgy módosítják, hogy valamennyi tagállam élhessen vele. A nagyobb kockázatot jelentő és ezért kiterjesztett ellenőrzés alá vonható hajók bizonyos kategóriáinak az érkezésük előtt 72 órával be kell jelenteniük a kikötőbe érkezésük számított idejét. Több év elteltével azonban arra a következtetésre jutottunk, hogy ez a kötelezettség túl nagy terhet jelent az üzemeltetők számára, és nem jelent hozzáadott értéket, mivel a nemzeti hatóságok már könnyebben

hozzáérnek a szükséges információkhoz a THETIS adatbázisban. Ennek alapján a Párizsi Memorandum eltörölte ezt az érkezés előtti bejelentési kötelezettséget, ezért a 2009/16/EK irányelvet ennek megfelelően ki kell igazítani.

- (11) Az elmúlt évtizedben az uniós kikötőkbe befutó hajók számának növekedése ellenére, beleértve az EU-tagállamok főbb kikötői és a földrajzi értelemben vett Európában, illetve a földközi-tengeri és fekete-tengeri, Európán kívüli országokban található kikötők közötti rövid távú tengeri fuvarozást is, az uniós kikötőkbe befutó hajók biztonsági profilja jelentősen javult. A kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzéseket egyre gyakrabban alkalmazzák a környezetvédelmi jogszabályok végrehajtására, például a kénkibocsátással vagy a hajók biztonságos és környezetkímélő leselejtezésével kapcsolatban. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag célja, hogy 2030-ig 55 %-kal csökkentse az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátását, megnyitva az utat a 2050-ig megvalósítandó klímasemlegesség előtt, és a tengeri közlekedés várhatóan hozzájárul ehhez az erőfeszítéshez. A 2009 előtt kidolgozott hajókockázati profil azonban eltérő prioritásokkal rendelkezett, és nincs teljesen hozzáigazítva ahhoz, hogy az ellenőrzési erőfeszítéseket a környezeti szempontból legrosszabb teljesítményt nyújtó hajókra összpontosítsa.
- (12) Ennek alapján naprakésszé kell tenni a hajók kockázati profilját, hogy az tükrözze a környezetvédelmi kérdéseket azáltal, hogy nagyobb jelentőséget tulajdonít a környezeti teljesítménynek, beleértve az ellenőrzött hajók működési karbonintenzitását, valamint a környezetvédelmi hiányosságokat és visszatartásokat.
- (13) A digitalizálás az adatgyűjtés és -közlés terén bekövetkezett technológiai fejlődés nélkülözhetetlen része, amelynek célja a költségek csökkentéséhez és az emberi erőforrások hatékony felhasználásához való hozzájárulás. A jelenleg elektronikus bizonyítványokkal rendelkező hajók száma növekszik, és várhatóan növekedni fog. Ezért a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés hatékonyságát fokozni kell az elektronikus bizonyítványok nagyobb mértékű alkalmazásával annak érdekében, hogy jobban a hajókra összpontosító, felkészültebb ellenőrzéseket végezhesse. Ösztönözni kell ezen elektronikus bizonyítványok elterjedését és használatát azáltal, hogy felveszik őket a hajó kockázati profiljába.
- (14) A kikötő szerinti állam általi ellenőrzés egyre összetettebbé válik, mivel az uniós jogszabályok vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet révén új ellenőrzési követelményekkel egészül ki. Ezért biztosítani kell a kikötő szerinti állam ellenőreinek továbbképzését és átképzését, és folyamatosan fejleszteni kell képésüket.
- (15) A lobogó szerinti államok uniós hatóságainak a 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>26</sup> összhangban minőségirányítási rendszerrel kell rendelkezniük annak érdekében, hogy segítsék a tagállamokat lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményük további javításában, és egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak a hatóságok számára. A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési tevékenységekre vonatkozó hasonló követelménynek lehetővé kell tennie a tagállamok számára annak igazolását, hogy szervezetük, politikáik, folyamataik, erőforrásaik és dokumentációjuk megfelelőek a célkitűzések eléréséhez, valamint az olyan rendszerproblémák azonosítását, mint az erőforrások vagy a személyzet elosztásával kapcsolatos problémák, mielőtt ezek gondot okozhatnának.
- (16) Annak érdekében, hogy ezen irányelv rendelkezéseinek naprakész alkalmazása lehetővé tegye a tagállamok számára, hogy a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeiket az irányelvnek

---

<sup>26</sup> 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.).

megfelelően 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 naprakésszé tételére, valamint a Párizsi Memorandum által 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 ezekre a konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban<sup>27</sup> foglalt elvekkel összhangban kerüljön sor. 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.

- (17) A 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó egyezmények jegyzékére, a 24 méternél nagyobb legnagyobb hosszúságú halászhajókra vonatkozó, kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés önkéntes rendszerére, a kiterjesztett ellenőrzésről 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 a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>28</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (18) Az EU-hoz közeli tengeri területeken a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések minőségének javítása érdekében valamennyi jogosult tagállamot arra ösztönözzük, hogy csatlakozzon a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló földközi-tengeri egyetértési megállapodáshoz (Mediterrán Memorandum).
- (19) Tekintettel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által a 2009/16/EK irányelv végrehajtásának nyomán követése céljából a tagállamokban tett látogatások teljes nyomonkövetési ciklusára, a Bizottságnak legkésőbb [tíz évvel az irányelv alkalmazásának a(z) XX. cikkben említett kezdőnapját követően]-ig értékelnie kell a 2009/16/EK irányelv végrehajtását, és erről jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal a szóban forgó értékeléshez szükséges információk gyűjtésében.
- (20) Mivel ezen irányelv célját 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 az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (21) A 2009/16/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

<sup>27</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

<sup>28</sup> 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 a következőképpen módosul:
  - a) az 1. pont a következő l) és m) alpontokkal egészül ki:
    - „l) A hajók ballasztvizének és üledékének ellenőrzéséről és kezeléséről szóló nemzetközi egyezmény (BWM-egyezmény);
    - m) A hajóroncsok eltávolításáról szóló nemzetközi egyezmény (Nairobi-egyezmény).”;
  - b) a 3. pontot el kell hagyni.
2. A 3. cikk a következőképpen módosul:
  - a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki a 24 méternél kisebb legnagyobb hosszúságú halászhajókra, a hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra és kedvtelési célú hajókra.”;
  - a) a szöveg a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A tagállamok a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéseket végezhetnek a 24 méternél nagyobb legnagyobb hosszúságú halászhajókon. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 24 méternél nagyobb legnagyobb hosszúságú halászhajókra vonatkozó, kikötő szerint illetékes állam által végzett egyedi ellenőrzési rendszer módoszatait. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”
3. Az 5. cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A II. prioritású hajók tagállamok által végzett ellenőrzéseit, amennyiben az éves ellenőrzési kötelezettségvállalásukat több mint 150 %-kal túllépték, nem kell figyelembe venni a Párizsi Memorandumban részes tagállamok éves ellenőrzési kötelezettségvállalásának kiszámításakor.”
4. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„6. cikk*

**Az ellenőrzési kötelezettségvállalás betartásának módoszatai**

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 kikötőikbe és réveikbe befutó, I. prioritású hajók összesített számának 10 %-át, függetlenül azok kockázati profiljától.

Az elmulasztott ellenőrzések első albekezdésben említett százalékos arányai ellenére a tagállamoknak elsőbbséget kell biztosítaniuk az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk alapján az Unión belüli kikötőkbe ritkán befutó hajók ellenőrzésének.

Az elmulasztott ellenőrzések első albekezdésben említett százalékos arányai ellenére, és a révekbe befutó I. prioritású hajók tekintetében a tagállamoknak prioritást kell biztosítaniuk a magas kockázati profilú hajók ellenőrzésének, amelyek az ellenőrzési adatbázis által szolgáltatott információk alapján ritkán futnak be uniós kikötőkbe.”

5. A 7. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Azon tagállamok, amelyekben az I. és II. prioritású befutó hajók teljes száma kisebb, mint az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedés 150 %-a, teljesítik éves ellenőrzési kötelezettségüket, ha a kikötőkbe és révekbe befutó összes I. és II. prioritású hajó legalább kétharmadának ellenőrzését elvégzik.”

6. A 8. cikk (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

a) ha az ellenőrzés elvégezhető a hajó ugyanazon tagállamba való következő befutása alkalmával, feltéve, hogy a hajó eközben nem fut be az Unióban 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.

(2) Az alábbi kivételes körülmények fennállása esetén nem kell elmaradt ellenőrzésként számításba venni az I. vagy II. prioritású hajón 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 (a 2. cikk (10) bekezdésében előírtak szerint). 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.”

7. A szöveg a következő 8a. cikkel egészül ki:

„8a. cikk

***Vis maior***

Az ellenőrzés *vis maior* miatti elmulasztása nem minősül elmulasztott ellenőrzésnek, feltéve, hogy az elmulasztott ellenőrzést és az elmulasztás okait dokumentálják és rögzítik az ellenőrzési adatbázisban.”

8. A 9. cikket el kell hagyni.

9. A 10. cikk (2) bekezdése a következővel egészül ki:

„c) Környezeti paraméterek

A környezeti paramétereknek a hajó karbonintenzitási mutatóján, valamint a MARPOL-egyezménnyel, az AFS-egyezménnyel, a BWM-egyezménnyel, a CLC 92-egyezménnyel, a bunkerolaj-egyezménnyel és a nairobi egyezményvel kapcsolatos hiányosságok számán kell alapulniuk, az I. melléklet I. részének 3. pontjával és a II. melléklettel összhangban.”

10. A 14. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A kiterjesztett ellenőrzést legalább két kikötő szerinti állam ellenőrének kell elvégeznie. A kiterjesztett ellenőrzés alkalmazási körét – a kezelendő kockázati területeket is beleértve – a VII. melléklet határozza meg. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén részletes intézkedéseket fogadhat el a VII. melléklet egységes alkalmazási feltételeinek biztosítása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

11. A 14a. cikk (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

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

12. A 16. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A tagállamok megtagadják a kikötőikbe és réveikbe való belépést azon hajók számára, amelyek:

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely a visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett alacsony teljesítményt nyújtó országok jegyzékére került, és amelyeket az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében, vagy
- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely a visszatartási aránya miatt a Párizsi Memorandummal összhangban, az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett magas vagy közepes teljesítményű országok jegyzékére került, és amelyeket az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révében.

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

A belépés megtagadása akkor válik alkalmazandóvá, amint a hajó elhagyja azt a kikötőt vagy révet, ahol harmadszor tartották vissza, és ahol a belépést megtagadó határozatot kiadták.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Ha a hajót valamely, Unión belüli kikötőben vagy révben ezt követően újra visszatartják, a továbbiakban határozatlan időre meg kell tagadni a hajó belépését az Unión belüli valamennyi kikötőbe vagy révbe. A harmadik kitiltási határozatot a kiadásától számított 24 hónap elteltével lehet feloldani, és csak abban az esetben, ha:

- a) a hajó törvényben előírt bizonyítványait és osztályozási bizonyítványait a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki<sup>29</sup>,
- b) a hajót olyan társaság üzemelteti, amely az I. melléklet I. részének 1. pontja szerint jó teljesítménnyel rendelkezik, és
- teljesülnek a VIII. melléklet 3–9. pontjában felsorolt feltételek.

Bármely hajó, amely nem teljesíti az e bekezdésben meghatározott feltételeket, a tilalom kiadásától számított 24 hónapon belül véglegesen kitiltásra kerül minden uniós kikötőből és révből.”;

- c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „(4) A Párizsi Memorandum éves jelentésében közzétett közepes vagy alacsony teljesítményű országok jegyzékén szereplő valamely állam lobogója alatt közlekedő hajónak a harmadik kitiltás utáni bármely további visszatartása az Unió valamely kikötőjében vagy révében a hajó végleges kitiltását eredményezi minden uniós kikötőből és révből.”;
- d) a szöveg a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:
- „(4a) Ha egy, a nagy teljesítményű országok jegyzékén szereplő állam lobogója alatt közlekedő hajót a harmadik vagy azt követő kitiltás után visszatartanak egy kikötőben vagy révben, és a hajó ezt követő első, uniós kikötőben létesített hajó–kikötő kapcsolata idején a hajó törvényben előírt és osztályozási bizonyítványait a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki, továbbá bizonyíték van arra, hogy a hajóosztályozó társaság az ilyen bizonyítványok kiállítását megelőzően fedélzeti szemlét tett, a hajót 24 hónapig ki kell tiltani minden kikötőből vagy révből.”
- Ha az első hajó–kikötő kapcsolat létesítése idején a törvényben előírt vagy osztályozási bizonyítványokat nem a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek állították ki, a hajót véglegesen ki kell tiltani minden kikötőből vagy révből.”

13. A 21. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az Unióban található valamennyi kikötő és rév 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, nem felel meg az egyezmények vonatkozó előírásainak.

A kitiltási határozatot 12 hónap elteltével meg kell szüntetni. A kitiltási határozat a kibocsátásának napjától alkalmazandó.

A kitiltó határozat mindaddig érvényben marad, amíg a hajótulajdonos vagy a hajóüzemeltető annak a tagállamnak az illetékes hatósága számára, amelynek kikötőjében a hajón

<sup>29</sup> 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.).

hiányosságot észleltek, kielégítő módon nem szolgáltat bizonyítékokat arról, hogy a hajó teljes mértékben eleget tesz az egyezmények vonatkozó előírásainak.”

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

„(7) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve és figyelembe véve az Unióban és a Párizsi Memorandum keretében szerzett szakértelmet és tapasztalatokat, szakmai továbbképzési és képzési programot dolgoz ki a kikötő szerint illetékes állam ellenőrei számára. Ez a képzési program figyelembe veszi a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés kibővült hatályát, valamint a képzés hatókörének és formájának változásait.

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve új képzési igényeket határoz meg és biztosít az ellenőrök szakmai továbbképzési és képzési programja tantervének, tanmenetének és tartalmának módosítása érdekében, különös tekintettel az új technológiákra és a releváns eszközökből eredő további kötelezettségekre.”

15. A 24. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) A tagállamok minden megfelelő intézkedést megtesznek annak biztosítására, hogy a kikötőjükbe és réveikbe érkező vagy onnan távozó hajók pontos érkezési és indulási ideje az adott kikötő azonosítójával együtt a távozást követő három órán belül bekerüljön az ellenőrzési adatbázisba a 2002/59/EK irányelv 3. cikkének s) pontjában említett uniós tengeri információcsere-rendszeren keresztül (SafeSeaNet). Amint ezen információkat továbbították az ellenőrzési adatbázisba a SafeSeaNet-en keresztül, a tagállamok mentesülnek az adatszolgáltatási kötelezettség alól ezen irányelv XIV. mellékletének 1.2. pontja és a 2. pont a) és b) alpontja értelmében.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) 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. Az ellenőrzési jelentést az adatbázisba történő bevétel előtt a kikötő szerinti állam egy olyan ellenőre hitelesíti, aki nem volt tagja az ellenőrzést végző csoportnak.”

16. A szöveg a következő 24a. cikkel egészül ki:

„24a. cikk

### **Elektronikus bizonyítványok**

(1) A Bizottság a tagállamokkal szoros együttműködésben végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a IV. mellékletben felsorolt és a 13. cikk (1) bekezdésében említett bizonyítványok elektronikus változatainak harmonizált nyilatkozattételi interfészére, validációs eszközére és központi adattárára/adatbázisára vonatkozó működési és műszaki előírásokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(2) A tagállamok a bizonyítványok elektronikus változatainak harmonizált nyilatkozattételi interfészét, validációs eszközét és központi adattárát/adatbázisát arra használhatják, hogy megkönnyítsék hajónyilvántartásaik elektronikus bizonyítványokra való átállását.

(3) Az ilyen elektronikus bizonyítványokat kiállító állam lobogója alatt közlekedő hajók esetében ennek meg kell jelennie a hajó I. és II. mellékletben meghatározott kockázati profiljában (SRP).

(4) A tagállam felelős az adatelemeknek az alkalmazandó jogi és műszaki követelményeknek megfelelő benyújtásáért. A tagállam továbbra is felelős marad az adatokért, az információk és a bizonyítványok érvényességéért, valamint a központi adatbázisba történő benyújtást követően megváltozott információk naprakésszé tételéért.”

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

*„25. 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) tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek nem tettek eleget az ebben az irányelvben, a 2002/59/EK irányelvben és az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>30</sup>, valamint adott esetben a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról szóló, 2004. március 31-i 725/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt értesítési kötelezettségnek;
  - b) tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek úgy hajóztak ki, hogy a kikötői befogadólétesítményekről szóló (EU) 2019/883 irányelv 7. cikkének nem tettek eleget;
  - c) tájékoztatás azokról a hajókról, amelyek számára megtagadták a belépést, vagy amelyeket kiutasítottak egy kikötőből biztonsági okok miatt;
- tájékoztatás a látható rendellenességekről a 23. cikknek megfelelően.”

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

*„30. 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 az Uniónak a kikötő szerinti állam általi ellenőrzési rendszere általános működését ellenőrizendő, a Bizottság összegyűjti a szükséges információkat és tagállami látogatásokat tesz.

Minden egyes tagállam a hatóságának a lobogó szerinti állam kötelezettségeivel kapcsolatos tevékenységei operatív részeihez minőségirányítási rendszert fejleszt ki, vezet be és tart fenn.

<sup>30</sup> 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.).

A minőségirányítási rendszer tanúsítása a vonatkozó nemzetközi minőségi szabványok szerint történik.”

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

*„30a. cikk*

### **Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok**

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 30b. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 2. cikk (1) bekezdésének a 2. cikk (1) bekezdésében foglalt egyezmények jegyzékének módosítása céljából történő módosítása érdekében, miután a Párizsi Memorandum releváns eszközként elfogadta ezeket az egyezményeket, valamint hogy módosítsa a VI. mellékletet a Párizsi Memorandum által a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéssel kapcsolatban elfogadott eljárások és iránymutatások említett mellékletben meghatározott jegyzékének kiegészítése és/vagy naprakésszé tétele érdekében.”

20. A 31. cikk a következő szöveggel egészül ki:

„(4) A 2. cikk 1. pontjában felsorolt releváns eszközök módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.”

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

*„33. cikk*

### **Végrehajtási szabályok**

A 2. cikk (2) bekezdésében, a 3. cikk (4a) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 14. cikk (4) bekezdésében, a 15. cikk (3) bekezdésében, a 18a. cikk (7) bekezdésében, a 23. cikk (5) bekezdésében, a 24a. cikk (6) bekezdésében és a 27. cikkben említett végrehajtási szabályok meghatározásakor a Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárásokkal összhangban különös figyelmet fordít arra, hogy azok figyelembe vegyék az Unió ellenőrzési rendszerének keretében felhalmozott szakértelmet és tapasztalatokat, és a Párizsi Memorandum szakértelemére épüljenek.”

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

*„35. cikk*

### **A végrehajtás felülvizsgálata**

A Bizottság [*Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésének dátumától számított tíz év*]-ig jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról, valamint az annak való megfelelésről.”

23. Az I. melléklet ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul.  
24. A II. melléklet helyébe ezen irányelv II. mellékletének a szövege lép.  
25. A III. mellékletet el kell hagyni.  
26. A IV. melléklet helyébe ezen irányelv III. mellékletének a szövege lép.  
27. Az V. melléklet helyébe ezen irányelv IV. mellékletének a szövege lép.

28. A VIII. melléklet helyébe ezen irányelv V. mellékletének a szövege lép.

*2. cikk*

**Átültetés a nemzeti jogba**

1) A tagállamok [*Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátumot*]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegéről 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 tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv hatálya alá tartozó területen általuk elfogadott, lényeges nemzeti rendelkezések szövegéről.

*3. cikk*

**Hatálybalépés**

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

*4. cikk*

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről  
az elnök*

*a Tanács részéről  
az elnök*

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS – „ÜGYNÖKSÉGEK”

### 1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

#### 1.1. A javaslat/kezdemenyezés címe

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról

#### 1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Mobilitás és közlekedés – Tengeri biztonság

#### 1.3. A javaslat a következőre irányul:

- új intézkedés
- kísérleti projekt/előkészítő intézkedést követő új intézkedés<sup>31</sup>
- a jelenlegi intézkedés meghosszabbítása
- egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

#### 1.4. Célkitűzés(ek)

##### 1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A 2009/16/EK irányelv módosításának általános célja az egyenlő versenyfeltételek fenntartása és a piactorzulások elkerülése, a tengeri biztonság magas szintjének biztosítása és a tengeri szennyezés megelőzése. A felülvizsgálat hozzájárul továbbá a 3. fenntartható fejlődési célhoz („Az egészséges élet biztosítása és a jólét előmozdítása mindenki számára, minden életkorban”) és a 14. fenntartható fejlődési célhoz („Az óceánok, a tengerek és a tengeri erőforrások megőrzése és fenntartható használata a fenntartható fejlődés érdekében”).

##### 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A felülvizsgálat egyedi célkitűzései:

Az uniós jogszabályok összehangolása az új nemzetközi szabályokkal és eljárásokkal, akár az IMO/ILO, akár a Párizsi Memorandum szintjén.

A halászhajók, legénységük és a környezet védelme.

A digitális megoldások nagyobb mértékű elterjedésének biztosítása.

Hatékony és összehangolt megközelítés biztosítása a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések során.

<sup>31</sup> A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

### 1.4.3. *Várható eredmény(ek) és hatás(ok)*

*Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.*

A javaslat várhatóan Unió-szerte garantálja a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés harmonizált és magas biztonsági szintjét, és digitalizált rendszert vezet be az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében a hajók kockázatainak jobb felmérése, az ellenőrzések előkészítésének javítása, valamint a releváns információk könnyebb és gyorsabb cseréje révén. Várhatóan növelni fogja a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés környezeti szempontjainak jelentőségét is.

A javaslat várhatóan javítani fogja a halászhajók, a legénység és a környezet védelmét is azáltal, hogy a halálozások és az elszennvedett sérülések számának, valamint a tengeren elvesztett bunkerolaj mennyiségének csökkenését fogja eredményezni.

### 1.4.4. *Teljesítménymutatók*

*Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.*

A javasolt irányelv hatékonyságát az 1. sz. egyedi célkitűzés tekintetében az EMSA által végzett horizontális elemzés és a munkaértekezleteken folytatott megbeszélések alapján fogják meghatározni.

A javasolt irányelv hatékonyságát a 2. sz. egyedi célkitűzés tekintetében a nagyobb (24 méternél hosszabb) halászhajókon végzett ellenőrzések száma, a THETIS kiválasztási és ellenőrzési jelentési adatbázisában benyújtott jelentések, valamint az ilyen típusú, uniós kikötőkbe befutó hajókkal kapcsolatos hiányosságok és/vagy visszatartások száma alapján fogják meghatározni.

A javasolt irányelv hatékonyságát a 3. sz. egyedi célkitűzés tekintetében a THETIS-be feltöltött információk alapján fogják meghatározni. A lobogó szerinti államok által az EMSA validációs eszközébe és központi adattárába feltöltött elektronikus bizonyítványok száma, valamint az elektronikus bizonyítványokat érintő ellenőrzések száma.

A javasolt irányelv hatékonyságát a 4. sz. egyedi célkitűzés tekintetében a minőségirányítási rendszer éves ellenőrzéseinek a Bizottsággal megosztandó eredményei, az egynél több ellenőr által végzett ellenőrzések száma, az ellenőrzést végző ellenőrtől eltérő személy által jóváhagyott ellenőrzési jelentések száma, valamint az elkövetkező évek kötelezettségsgzési eljárásainak száma alapján fogják meghatározni.

## 1.5. **A javaslat/kezdemenyezés indoklása**

### 1.5.1. *Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdemenyezés végrehajtásának részletes ütemtervével*

Az EMSA-nak a nagy halászhajókkal kapcsolatos képzéseket kell szervezni a kikötő szerinti állam ellenőrei számára, elsősorban a vonatkozó uniós iránymutatásokra összpontosítva, és ki kell dolgoznia a vonatkozó tanfolyamokat. Az EMSA-nak továbbá ki kell dolgoznia a halászhajókra vonatkozó THETIS-modult, valamint a halászhajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésének közös tantervét, amely tartalmazza az összes vonatkozó utasítást és iránymutatást.

Az EMSA-nak a jogszabályban előírt elektronikus bizonyítványok használatával kapcsolatban képzéseket kell szerveznie a kikötő szerinti állam ellenőrei számára, és ki kell dolgoznia egy validációs eszközt és adattárat.

Az EMSA-nak továbbfejlesztett képzési eszközöket/kapacitásfejlesztést kell biztosítania a kikötő szerinti állam ellenőrei számára az új technológiákkal – többek között, de nem kizárólag a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagokkal, valamint az automatizálással – kapcsolatosan, amelyek különösen fontosak az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag tekintetében, az EMSA online képzési eszközeinek fejlesztése és szakértők toborzása révén.

2025-re 2 teljes munkaidős egyenértékre lesz szükség az EMSA-nak az eszközök kifejlesztésével kapcsolatos feladatainak támogatásához.

- 1.5.2. *Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az európai szintű fellépés indokai (előzetes)

A tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos uniós fellépés biztosítja a biztonsági és környezetvédelmi előírások összehangolt alkalmazását, és csökkenti a versenyelőnyt azáltal, hogy visszatartja a hajótulajdonosokat és/vagy a lobogó szerinti államokat attól, hogy megpróbáljanak ilyen előnyre szert tenni azáltal, hogy nem tartják be szigorúan a nemzetközi egyezményekben meghatározott szabályokat és szabványokat. Azáltal, hogy a Párizsi Memorandum eljárásait és eszközeit beépítik az európai jogszabályokba, ezek megtámadhatóvá válnak az Európai Bíróság előtt, biztosítva azok egységes végrehajtását az Unióban.

A várható uniós hozzáadott érték (utólagos)

Az uniós szintű beavatkozás olyan előnyökkel járt, amelyek nemzeti szinten, illetve az IMO vagy a Párizsi Memorandum szintjén nem lettek volna lehetségesek. Az ágazaton belüli beavatkozás uniós hozzáadott értéke az eredményesség, a hatékonyság és a biztosított szinergiák tekintetében. Az irányelv összhangba hozza az uniós jogszabályokat az IMO-rendelettel, és a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekkel kapcsolatos harmonizált jelentéstételhez vezet. Ami a nagyobb halászhajókat illeti, a Párizsi Memorandum és az irányelv kereskedelmi szállítóhajókra történő alkalmazásának példája azt mutatja, hogy csak e hajóknak a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésére vonatkozó harmonizált eljárások és közös kritériumok kezelhetik ezt a kérdést. Az irányelv kiigazításának elmulasztása megszüntetné a végrehajtásból származó szinergikus előnyöket.

- 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

A 2018. évi REFIT utólagos értékelés és a tengeri szállításra vonatkozó célravezetőségi vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv hozzáadott értéket teremt azáltal, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés keretrendszerét jogi végrehajtási mechanizmussal ötvözi a helyes és következetes tagállami végrehajtás biztosítása érdekében. Ez teljesítmény- és folyamatos javítási kényszert, és ezáltal tagállami szinten a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés céljára történő jobb forráselosztást eredményezett. Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv hozzájárult a tengeri biztonság és védelem javítására, a környezetszennyezés megelőzésére, valamint a jobb fedélzeti munkakörülmények biztosítására irányuló célkitűzések megvalósításához.

Az EMSA kulcsfontosságú módokon támogatta a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés rendszerét. Az értékelés kiemelte a THETIS adatbázis fontosságát. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseket végző EU-/EGT-tagállamok több mint kétharmada kizárólag a THETIS-t használja az ellenőrizendő hajók kiválasztására. Az EMSA-nak a THETIS irányításában és aktualizálásában betöltött szerepe, valamint az Ügynökség által az ellenőrök számára az ellenőrzéseknek a Párizsi Memorandum régiójában történő összehangolása érdekében nyújtott képzés szintén nagyon fontosnak bizonyult. Hasonlóképpen, a tengeri szállításra vonatkozó célravezetőségi vizsgálat számos lehetséges fejlesztésre mutatott rá a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések területén.

Az utólagos értékelés eredményei megjelennek az 5. mellékletben összefoglalt, a kezdeményezést kísérő hatásvizsgálatban.

*1.5.4. A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A javasolt felülvizsgálat a jövő közlekedési rendszerére vonatkozó uniós jövőképet meghatározó fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény egyik fő eredménye. A stratégia bejelentette, hogy a Bizottság 2021-ben tervezi a lobogó szerinti állam kötelezettségeire, a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésre és a balesetek kivizsgálására vonatkozó hatályos jogszabályok átfogó felülvizsgálatát (a 10. kiemelt terület – „A közlekedésbiztonság javítása” keretében).

A javasolt felülvizsgálat szinergiákat teremt más uniós szabályozási keretekkel, nevezetesen a tengeri balesetek kivizsgálásáról szóló 2009/18/EK irányelvvel és a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelvvel.

A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel, bár az EMSA-hoz való éves hozzájárulás tekintetében az 1. fejezetben belül átdolgozást igényel (költségvetési ellentételezés a CEF-Közlekedés keretében előirányzott kiadások [02 03 01] kompenzációs csökkentése révén). A jelenlegi javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslatban.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

*1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

E kezdeményezés költségvetési hatása arra vonatkozik, hogy milyen kiegészítő forrásokra van szükség ahhoz, hogy az EMSA a javasolt irányelv keretében egyre nagyobb szerepet játsszon a kikötő szerinti állam ellenőrei támogatásában (pl. a nagy halászhajókkal kapcsolatban képzések szervezése, valamint THETIS modul és közös tanterv kidolgozása az elektronikus bizonyítványok tekintetében, validációs eszköz és adattár kifejlesztése, valamint az új technológiákkal – többek között, de nem kizárólag a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagokkal, valamint az automatizálással – kapcsolatos továbbfejlesztett képzési eszközök/kapacitásfejlesztés fejlesztése terén). Ezek olyan új feladatok az EMSA számára, amelyek állandóvá fognak válni, míg a meglévő feladatok nem csökkennek vagy részben nem szűnnek meg. Az emberi erőforrások iránti további igényt nem lehet átcsoportosítással kielégíteni, míg a további költségvetési igényeket a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által a jelenlegi többéves pénzügyi keretben irányított meglévő programok ellentételezésével fogják kielégíteni.

Az EMSA előirányzatainak növekedését ellensúlyozza a CEF-Közlekedés keretében előirányzott kiadások (02 03 01) kompenzációs csökkentése. A jelenlegi javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslatban.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

## 1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

### határozott időtartam

- A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig

### határozatlan időtartam

- Beindítási időszak: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig, [N/A],
- azt követően: rendes ütem

## 1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)<sup>32</sup>

### Bizottság általi közvetlen irányítás

- végrehajtó ügynökségeken keresztül

### Megosztott irányítás a tagállamokkal

**Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

- nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)
- az EBB és az Európai Beruházási Alap
- a 70. és 71. cikkben említett szervek
- közjogi szervek
- magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtanak
- valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákat nyújtó szervek
- az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

## Megjegyzések

A javasolt irányelv irányítását általában a Bizottság szolgálatai végzik, adott esetben az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség támogatásával.

A tagállamoknak a vonatkozó határidőig át kell ültetniük az irányelv rendelkezéseit.

<sup>32</sup> Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

### 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

*Gyakoriság és feltételek*

A Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállami végrehajtásról és megfelelésről.

A Bizottság közel valós idejű eszközökkel rendelkezik az irányelv rendelkezéseinek tagállamokon belüli és tagállamok általi végrehajtásának nyomon követésére, mivel a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések eredményeit az ellenőrzést követő 72 órán belül fel kell tölteni a THETIS adatbázisba. A Bizottság és/vagy az EMSA ezáltal nyomon követheti a THETIS adatbázist annak ellenőrzése érdekében, hogy az ellenőrzéseket az előírásoknak megfelelően végzik-e, és hogy a jelentéseket feltöltik-e az adatbázisba. Ezeket a mutatókat a 24 méternél hosszabb halászhajók fedélzetén végzett ellenőrzések tekintetében is nyomon követik azok a tagállamok, amelyek ezeket az ellenőrzéseket végzik.

A Bizottság és/vagy az EMSA hetente hatékonyan nyomon követheti a tagállamok előrehaladását, és a tagállamok tudják, hogy az intézkedés kötelezővé válása esetén nyomon követik őket. Ebben az esetben a Bizottság gyors lépéseket tehet az esetleges hiányosságok kezelése érdekében, ideértve az EMSA által nyújtott kiegészítő technikai támogatást vagy képzést, illetve a Bizottság kötelezettség-szegési eljárást indíthat.

Az EMSA a Bizottság nevében látogatásokat is tesz a tagállamokban a műveletek helyszíni ellenőrzése céljából.

A tagállamoknak minőségirányítási rendszerrel kell rendelkezniük annak igazolására, hogy szervezetük, politikáik, folyamataik, erőforrásaik és dokumentációjuk megfelelőek célkitűzéseik eléréséhez. Ezt igazolni, majd évente ellenőrizni kell. A tagállamoknak meg kell osztaniuk a Bizottsággal és/vagy az EMSA-val az akkreditált szerv által végzett ellenőrzések eredményeit annak érdekében, hogy a kikötő szerinti állam nemzeti ellenőrző hatóságai megtarthassák minőségirányítási rendszerük tanúsítását.

Az EMSA horizontális elemzést fog végezni, amelyben jelzi a jogszabályok működését, azonosítja a hiányosságokat és azt, hogy mit lehet tenni azok kezelése érdekében, és jelentést tesz a Bizottságnak és a tagállamoknak, többek között munkaértekezletek keretében folytatott megbeszéléseken keresztül.

Végül, tíz évvel a jogalkotási aktus végrehajtási időszakának lejárta után a Bizottság szolgálatainak értékelést kell végezniük annak ellenőrzése érdekében, hogy a kezdeményezés célkitűzése milyen mértékben valósultak meg.

### 2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

#### 2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a hatékonyságáról és végrehajtásról. A Bizottságot adott esetben az EMSA fogja segíteni az informatikai szolgáltatások biztosításában és a javasolt irányelv jelentéstételi, nyomonkövetési és hitelesítési rendelkezéseikhez szükséges informatikai eszközök kifejlesztésében, valamint

képzések szervezésében. A tagállamoknak az irányelvben említett határidőig végre kell hajtaniuk az irányelv nemzeti jogba való átültetését. A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések részeként végrehajtási tevékenységekre kerül sor.

2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

Míg a Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint azért, hogy jelentést tegyen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállami végrehajtásról és megfelelésről, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség felel majd működésének teljesítményéért és belső ellenőrzési keretének végrehajtásáért. Informatikai eszközöket és modulokat kell kifejlesztenie, valamint képzést kell biztosítani a kikötő szerinti állam ellenőrei számára, a tagállamok pedig a végrehajtásért fognak felelni.

Az EMSA van leginkább abban a helyzetben, hogy elvégezze a megfeleléssel kapcsolatos jelentéstételi és értékelési feladatokat, mivel ez olyan technikai munka, amely az adatkezelés terén erős szakértelmet, valamint az elektronikus bizonyítványokkal és képzéssel kapcsolatos összetett technikai kérdések alapos megértését teszi szükségessé.

A tagállamok vannak leginkább abban a helyzetben, hogy végrehajtsák a javasolt irányelvet, különösen azáltal, hogy továbbra is összehangolt módon hajtják végre a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzést.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság a 2017-ben elfogadott, a főigazgatóság decentralizált ügynökségekkel és közös vállalkozásokkal fenntartott kapcsolataira vonatkozó felügyeleti stratégiával összhangban elvégzi a szükséges ellenőrzéseket. A stratégia keretében a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság nyomon követi a költségvetés végrehajtására vonatkozó teljesítménymutatókat, az ellenőrzési ajánlásokat és az adminisztratív kérdéseket. Az Ügynökség két évente jelentést készít. Az Ügynökség felügyelete, valamint a kapcsolódó pénzügyi és költségvetési gazdálkodás tekintetében végzett ellenőrzések összhangban vannak a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2022-ben aktualizált kontrollstratégiájával.

Az EMSA rendelkezésére bocsátott további források az EMSA belső ellenőrzési és kockázatkezelési rendszerének hatálya alá tartoznak, amely összhangban van a vonatkozó nemzetközi előírásokkal, és az összeférhetlenség megelőzésére, valamint a visszaélést bejelentők védelmének biztosítására szolgáló ellenőrzéseket foglal magában.

2.2.3. *A kontroll költséghatékonyágának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A javasolt irányelv értelmében csak az EMSA részesül majd kiegészítő finanszírozásban, amelyre szükség lesz informatikai eszközök és modulok kifejlesztéséhez, valamint a kikötő szerinti állam nemzeti ellenőreinek képzéséhez.

Az EMSA teljes felelősséggel tartozik költségvetése végrehajtásáért, míg a költségvetési hatóság által meghatározott hozzájárulások rendszeres kifizetéséért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság felel. A hibakockázat várt szintje mind a kifizetéskor, mind a záráskor hasonló az Ügynökségnek nyújtott költségvetési támogatásokéhoz.

A javasolt felülvizsgálatból eredő további feladatok várhatóan nem eredményeznek további célzott ellenőrzéseket. Ezért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ellenőrzési költségei (a kezelt források értékéhez viszonyítva) várhatóan változatlanok maradnak.



### 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésére vonatkozó intézkedések

*Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.*

A javasolt irányelv számos olyan rendelkezést tartalmaz, amelyek kifejezetten a csalás és a szabálytalanságok megelőzésére irányulnak. A tagállamoknak minőségirányítási rendszerrel kell rendelkezniük annak igazolására, hogy szervezetük, politikáik, folyamataik, erőforrásaik és dokumentációjuk megfelelőek célkitűzéseik eléréséhez. Ezt igazolni, majd ötévente ellenőrizni kell. A tagállamoknak meg kell osztaniuk a Bizottsággal és/vagy az EMSA-val az akkreditált szerv által végzett ellenőrzések eredményeit annak érdekében, hogy a kikötő szerinti állam nemzeti ellenőrző hatóságai megtarthassák minőségirányítási rendszerük tanúsítását. Az irányelv arról is rendelkezik, hogy az ellenőrzési jelentéseket az ellenőrzést végző ellenőrtől eltérő személy (egy másik kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőr vagy felügyelő) hagyja jóvá, mielőtt az ellenőrzési jelentést az adatbázisba továbbítják.

Az EMSA a Bizottság megközelítésével összhangban alkalmazza a decentralizált uniós ügynökségekre vonatkozó, csalás elleni elveket. 2021 márciusában az Ügynökség aktualizált csalás elleni stratégiát fogadott el, amely az OLAF által a csalás elleni stratégiára vonatkozóan benyújtott módszertanon és iránymutatáson, valamint a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalás elleni stratégiáján alapul. Keretet biztosít a megelőzéssel, a felderítéssel és a csalás ügynökségi szintű kivizsgálásának feltételeivel kapcsolatban. Az EMSA folyamatosan kiigazítja és javítja politikáit és intézkedéseit az EMSA személyzete legmagasabb szintű feddhetetlenségének előmozdítása, a csalási kockázatok hatékony megelőzésének és felderítésének támogatása, valamint a lehetséges csalási esetek és azok kimenetelének bejelentésére és kezelésére szolgáló megfelelő eljárások kialakítása érdekében. Emellett az EMSA 2015-ben elfogadta az igazgatótanácsra vonatkozó összeférhetlenségi politikáját.

Az EMSA a csalások és a szabálytalanságok megelőzésével kapcsolatos kérdésekben együttműködik a Bizottság szolgálataival. A Bizottság biztosítja, hogy ez az együttműködés tovább folytatódjon és megerősödjön.

## 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

### 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	diff./nem diff. <sup>33</sup>	EFTA-országoktól <sup>34</sup>	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltektől <sup>35</sup>	Más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel

<sup>33</sup> Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

<sup>34</sup> EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

<sup>35</sup> Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelöltek.

1	02 10 02	Nem diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM
---	----------	-----------	------	-----	-----	-----

- Létrehozandó új költségvetési sorok

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési sorok sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./nem diff.	EFTA- országokt ól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltek ől	más harmadik országokt ól	egyéb címzett bevétel
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/N EM	IGEN/NE M	IGEN/N EM	IGEN/NEM

### 3.2. A kiadásra gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió EUR (három tizedesjegyig)

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b>	1	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	---	--

Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA)			Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028–2034	ÖSSZESEN
1. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Kifizetési előirányzatok	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
2. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					
3. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
	Kifizetési előirányzatok	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
<b>Az EMSA-hoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= 1 + 1a + 3 a	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Kifizetési előirányzatok	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.



<b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b>	<b>7</b>	„Igazgatási kiadások”
---	----------	-----------------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év: N	Év: N+1	Év: N+2	Év: N+3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
Főigazgatóság: <.....>									
• Humánerőforrás									
• Egyéb igazgatási kiadások									
<b>&lt;...&gt; Főigazgatóság ÖSSZESEN</b>		Előirányzatok							

<b>A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok</b>	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

		Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028–2034	ÖSSZESEN
<b>A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok</b>	Kötelezettségvállalási előirányzatok	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Kifizetési előirányzatok	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

3.2.2. Az EMSA előirányzataira gyakorolt becsült hatás

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Összegek, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket  ↓			Év: N	Év: N+1	Év: N+2	Év: N+3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető										<b>ÖSSZESEN</b>			
	<b>KIMENETEK</b>																			
	Típus <sup>36</sup>	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS <sup>37</sup> ...																				
–	Kimenet																			
–	Kimenet																			
–	Kimenet																			
1. konkrét célkitűzés részösszege																				
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ...																				
–	Kimenet																			
2. konkrét célkitűzés részösszege																				
<b>ÖSSZKÖLTSÉG</b>																				

Adott esetben az összegek az ügynökségnek nyújtott uniós hozzájárulásnak és az ügynökség egyéb bevételeinek (díjak és illetékek) összegét tükrözik.

<sup>36</sup> A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

<sup>37</sup> Az 1.4.2. szakaszban Konkrét célkitűzés(ek)...

### 3.2.3. Az EMSA humánerőforrására gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.3.1. Összegzés

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási jellegű előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Millió EUR (három tizedesjegyig) Adott esetben az összegek az ügynökségnek nyújtott uniós hozzájárulásnak és az ügynökség egyéb bevételeinek (díjak és illetékek) összegét tükrözik.

	Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028–2034	ÖSSZESEN
--	-------------	-------------	-------------	------------------	----------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)					
Szerződéses alkalmazottak					
Kirendelt nemzeti szakértők					

<b>ÖSSZESEN</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

Személyzettel kapcsolatos követelmények (teljes munkaidős egyenérték):

	Év: 2025	Év: 2026	Év: 2027	Év: 2028–2034	ÖSSZESEN
--	-------------	-------------	-------------	------------------	----------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	2	2	2	2	2
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)					
Szerződéses alkalmazottak					
Kirendelt nemzeti szakértők					

<b>ÖSSZESEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

Az EMSA a javaslat elfogadását követően megkezdi a felvétel előkészítését. A költségek becslése azon a feltételezésen alapul, hogy a két teljes munkaidős egyenértéket 2025. július 1-jétől veszik fel. Így az első évben a humánerőforrás-költségeknek csupán 50 %-ára van szükség.

3.2.3.2. Az ügynökségért felelős főigazgatóság becsült humánerőforrás-szükségletei

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

*A becsléseket egész számmal (vagy legfeljebb egy tizedesjeggyel) kell kifejezni*

	Év: N	Év: N+1	Év: N+2.	Év: N+3.	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
<b>• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)</b>							
20 01 02 01 és 20 01 02 02 (a központban és a bizottsági képviselőteken)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
<b>• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve<sup>38</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
Költségvetési sor(ok) (kérjük megnevezni) <sup>39</sup>	– a központban <sup>40</sup>						
	– a küldöttségeknél						
<b>01 01 01 02 (AC, END, INT – közvetett kutatás)</b>							
10 01 05 02 (AC, END, INT –							

<sup>38</sup> AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértő.

<sup>39</sup> Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

<sup>40</sup> Elsősorban az uniós kohéziós politikai alapok, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Tengerügyi és Halászati Alap (ETHA) esetében.

közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
<b>ÖSSZESEN</b>							

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy az adott főigazgatóságon belül átcsoportosított személyzettel kell eleget tenni. A források adott esetben a meglévő költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további allokációkkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

A teljes munkaidős egyenértékre jutó költség kiszámításának leírását bele kell foglalni az V. melléklet 3. szakaszába.

### 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- A javaslat/kezdeményezés összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.
- A javaslat/kezdeményezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Az EMSA-ra ruházott feladatok szükségessé teszik a jelenlegi többéves pénzügyi keretben az ügynökségnek nyújtott éves hozzájárulás költségvetési sorának (02 10 02) átdolgozását. Az EMSA előirányzatainak növekedését ellensúlyozza a jelenlegi többéves pénzügyi keretben a CEF-Közlekedés keretében előirányzott kiadások (02 03 01) kompenzációs csökkentése. A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

- A javaslat/kezdeményezés miatt szükség van a Rugalmassági Eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára<sup>41</sup>.

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési sorokat és a megfelelő összegeket.

### 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- A javaslat/kezdeményezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

millió EUR (három tizedesjegyig)

	Év: N	Év: N+1	Év: N+2	Év: N+3	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervezet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

<sup>41</sup> Lásd a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló (EU, Euratom) 2020/2093 tanácsi rendelet (2020. december 17.) 12. és 13. cikkét.

### 3.3. A bevételre gyakorolt becsült hatás

- A javaslatnak/kezdeményezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdeményezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

- a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
- a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyre)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeményezés hatása <sup>42</sup>					A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
		Év: N	Év: N+1	Év: N+2	Év: N+3				
... jogcímcsoport									

A címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési sor(oka)t.

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

<sup>42</sup> A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.