



Brüsszel, 2023. november 28.
(OR. en)

15957/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	15164/23
Biz. dok. sz.:	10126/23 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról – <i>Általános megközelítés</i>

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. június 1-jén benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fenti javaslatot.
2. A javaslat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ módosítására irányul.

¹ HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

3. A 2009/16/EK irányelv uniós szinten szabályozza a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzéseket. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés a lobogó szerinti államtól eltérő államok kikötőiben tartózkodó külföldi hajóknak a kikötő szerint illetékes állam ellenőre általi ellenőrzésére szolgáló rendszer, amelynek célja annak ellenőrzése, hogy a parancsnok, a tisztek és a személyzet alkalmassága, illetve a hajó állapota és felszerelése megfelel-e a nemzetközi egyezmények követelményeinek, az Európai Unióban pedig az alkalmazandó uniós jognak. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés fontos szerepet játszik a tengerészeti biztonság biztosításában és a tengeri környezet védelmében.
4. Az irányelv felülvizsgálatának konkrét célkitűzései a következők:
- az uniós jogszabályok aktualizálása és összehangolása a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO), a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 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 általi ellenőrzés hatálya alá. Az ilyen típusú hajókra önkéntes ellenőrzési rendszer vonatkozik, amelynek növelnie kell az e hajókra vonatkozó nemzetközi biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak való megfelelés szintjét;
 - a digitális megoldások nagyobb mértékű elterjedésének biztosítása. A javaslat különösen ösztönzi a jogszabályban előírt elektronikus hatósági bizonyítványok elterjedését és használatát azáltal, hogy használatukat összekapcsolja a hajók ellenőrzésre történő kijelöléséhez és kiválasztásához használt kockázati profillal; valamint
 - hatékony és összehangolt megközelítés biztosítása a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések során. Ez magában foglalja azt is, hogy a javaslat átstrukturálja a hajók kockázati profiljának elavult elemeit, és e profilt új elemekkel egészíti ki, hogy a hajókat célzottabban lehessen kijelölni ellenőrzésre.
5. A Bizottság a „Célravezető és hatásos szabályozás program” (REFIT) keretében fogadta el a javaslatot, a 2018-ban elvégzett tengeri szállítási célravezetőségi vizsgálat¹ azonnali követő intézkedéseként.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. A javaslat egy külső támogatási tanulmányon alapuló hatásvizsgálat¹ eredményein alapul. A hatásvizsgálatot egy munkacsoporti ülésen ismertették a delegációkkal, amelyek alaposan megvizsgálták azt, és nem fogalmaztak meg komoly aggályokat.

II. MÁS INTÉZMÉNYEK ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT

7. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2023. július 13-án Vera Taxot (S&D, Hollandia) nevezte ki előadónak. Az előadó szeptember 19-én terjesztette elő jelentéstervezetét, és a TRAN bizottság a jelenlegi tervek szerint december 7-én szavaz erről a javaslatról.
8. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. szeptember 20-án elfogadta a javaslatra vonatkozó véleményét². A Régiók Európai Bizottsága 2023. június 23-án úgy határozott, hogy nem nyilvánít véleményt.

III. A TANÁCSI ELJÁRÁS ÁLLÁSA

9. A hajózási munkacsoport 2023 októberétől kezdődően több ülésen is megvitatta a javaslatot. Valamennyi delegáció támogatta a bizottsági javaslatnak a tengerészeti biztonság javítására és a tengeri környezet védelmére irányuló célkitűzéseit.
10. Az Állandó Képviselők Bizottsága a november 22-i ülésén megerősítette, hogy támogatja a legutóbbi kompromisszumot, és azt ajánlotta a Tanácsnak, hogy a TTE Tanács (Közlekedés) 2023. december 4-i ülésén fogadjon el általános megközelítést.
11. A Bizottság javaslatába számos változtatást vezettek be. Ezek közül több arra hivatott, hogy egyértelműbbé tegye a szöveget, és biztosítsa annak összhangját a nemzetközi szabályokkal és eljárásokkal, különös tekintettel a kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandumra (Párizsi Memorandum). Más érdemi változtatások is történtek, ezeket az alábbiakban ismertetjük.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Először is, a tagállamok megkérdőjelezték a Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy két új kritériumot építsenek be a hajók kockázati besorolásának kiszámítására szolgáló módszertanba (amely arra szolgál, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseket a legnagyobb valószínűséggel hiányosságokkal rendelkező hajókra összpontosítsa). Az első kritérium a hajó karbonintenzitási mutatójára (CII) vonatkozik. A tagállamok rámutattak arra, hogy ez a mutató nemcsak a hajó műszaki állapotától, hanem a működési paraméterektől (például a hajó sebességétől), valamint a külső körülményektől is (kereskedelmi struktúrák, időjárás viszonyok, kikötőben töltött idő stb.) függ, ami azt jelenti, hogy nem feltétlenül a rossz teljesítmény vagy a meg nem felelés mutatója, ezért nem kellene figyelembe venni a hajó kockázati profiljának kiszámításakor.
13. A második kritérium az elektronikus bizonyítványok rendelkezésre állását érinti. A tagállamok hangsúlyozták, hogy ez a hajótól független adminisztratív elem, mivel a lobogó szerinti állam dönt arról, hogy használ-e elektronikus bizonyítványokat. Ezért az elektronikus bizonyítványok nem szolgálnak mutatóként sem a hajó állapotát, sem pedig a kötelező érvényű IMO-előírásoknak és uniós eszközöknek való megfelelést tekintve, és azokat sem kellene a hajó kockázati profiljának kiszámításakor figyelembe venni.
14. Másodszor, a Bizottság a 3. cikkben önkéntes ellenőrzési rendszer bevezetését javasolta a 24 méternél hosszabb halászhajókra vonatkozóan, amelyek eddig nem tartoztak az irányelv hatálya alá. A tagállamok egyetértettek ezzel a megközelítéssel, mivel az növelheti e hajók megfelelésének szintjét. Mivel azonban önkéntes rendszerről van szó, a tagállamok úgy vélik, hogy a halászhajókra vonatkozó, a kikötő szerinti állam által végzett ilyen egyedi ellenőrzési rendszer módosításait nem végrehajtási jogi aktusokban, hanem a Bizottság által a Párizsi Memorandum keretében való együttműködés révén elfogadott iránymutatások révén kell meghatározni.
15. Harmadszor, számos változtatásra került sor annak érdekében, hogy nagyobb rugalmasságot biztosítsanak a kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságai számára. A 14. cikk (4) bekezdésében a Bizottság azt javasolta, hogy a kiterjesztett ellenőrzést a kikötő szerinti állam legalább két ellenőre végezze. Az azonban, hogy mennyi ellenőrre van szükség, több tényezőtől is függ, és sok esetben szükségtelen és nehézkes lenne egynél több ellenőrt mozgósítani. A tagállamok úgy vélik, hogy a kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságai számára rugalmasságot kell biztosítani ahhoz, hogy e tekintetben megszervezzék munkájukat. Hasonlóképpen, a tagállamok túlságosan merevnek találták azt a követelményt, miszerint az vizsgálati jelentést a kikötő szerinti állam olyan ellenőre hitelesítse, aki nem volt tagja az ellenőrzést végző csoportnak, ezért módosították a 24. cikk (3) bekezdését, több rugalmasságot lehetővé téve.

16. Negyedszer, annak érdekében, hogy ne háruljanak aránytalan adminisztratív terhek azokra a kontinentális tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és igazolni tudják, hogy a folyami kikötőikbe a megelőző hároméves időszak során évente összesen befutó hajók kevesebb mint 5 %-a tartozik az irányelv hatálya alá, eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől (2. cikk és (20b) preambulumbekzdés). Ez azt jelenti, hogy e tagállamok számára – mindaddig, amíg megfelelnek az említett kritériumoknak – nem kötelező az irányelv átültetése.
17. Végezetül, a tagállamok meghosszabbítanák a Bizottság által az átültetést illetően javasolt határidőt: a módosító irányelv hatálybalépését követő egy évről négy évre.
18. Az eljárás e szakaszában a Bizottság eljárási fenntartással él a javaslatához fűzött valamennyi módosítással kapcsolatban.

IV. **KONKLÚZIÓ**

19. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszumos szöveg alapján alakítson ki *általános megközelítést* a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatra vonatkozóan.

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 véleményére⁵,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁶,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁷ 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, a tengeri környezet védelméről, illetve a bármely lobogó alatt közlekedő hajókon az élet- és munkakörülményekről szóló nemzetközi egyezmények követelményeinek.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ HL C , , . o.

⁷ HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

- (2) A 2009/16/EK irányelv a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandum (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) keretében létrejött, már meglévő önkéntes megállapodáson, 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 technológiai fejlődés ment végbe. Ezeket a változásokat, valamint a 2009/16/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat figyelembe kell venni.
- (4) 2011 óta több olyan nemzetközi egyezmény lépett hatályba, amelyet a tagállamok ratifikáltak. 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 tartozó egyezmények jegyzékébe, hogy a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési rendszer részeként végre lehessen hajtani őket.
- (5) A kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés naprakész és harmonizált rendszerének lehetővé tétele érdekében gyorsabb módot kell biztosítani a kikötő 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 Memorandum szerződő felei releváns eszközként elfogadták azt, a Bizottságnak frissítenie kell az egyezményeknek az irányelvben szereplő jegyzékét.
- (6) Kis méretük miatt az EU-ban a halászhajók többsége parti tengereken működik, és nem jellemző, hogy külföldi kikötőkben ellenőrzik őket. Ez azt jelenti, hogy általánosságban csak a nagyobb – a hosszuk a 2012-es fokvárosi megállapodásban meghatározott értelmében –, 24 méteres és annál hosszabb halászhajók (amelyek egyben a leggyakrabban a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajók) 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. Figyelemmel arra, hogy a nagyobb halászhajókra alkalmazandó nemzetközi egyezmények többsége eltér a kikötő szerint illetékes állam által jelenleg alkalmazott egyezményektől, valamint arra, hogy el kell kerülni a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés jelenlegi rendszerére gyakorolt nemkívánatos továbbgyűrűző hatásokat, a Bizottság párhuzamos rendszert javasol a halászhajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésére.

- (7) A halászati gyakorlatok miatt ugyanakkor ezek a nagyobb halászhajók nem minden tagállamot látogatnak meg. Ezért olyan önkéntes rendszert javasolunk az ilyen ellenőrzéseket végezni kívánó tagállamok számára, amely párhuzamos a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés jelenlegi rendszerével, és elkülönül attól, hogy ezzel lehetővé tegyünk a rugalmasságot a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésre vonatkozó szabványok kidolgozásának módja tekintetében. A 24 méteres és annál hosszabb halászhajók kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésének e rendszerét ezért a tagállamok, a Párizsi Memorandum és a Bizottság szervesen fejleszthetik ki, annak a Párizsi Memorandumról létrejött megállapodásba való integrálása nélkül. E célból külön modult kell kifejleszteni a meglévő ellenőrzési adatbázis számára.
- (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 hajó kockázati profilja határozza meg, amely meghatározza az ellenőrzések közötti időközöket és azok hatályát. A II. prioritású hajókat meg lehet, míg az I. prioritású hajókat meg kell vizsgálni.
- (9) A tagállamok bizonyos számú „prioritási” ellenőrzés el nem végzése 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 módosítjuk, hogy valamennyi tagállam élhessen vele. A nagyobb kockázatot jelentő és ezért kiterjesztett ellenőrzés alá vonható hajók bizonyos kategóriáinak jelenleg az érkezésük előtt 72 órával be kell jelenteniük a kikötőbe érkezésük becsült 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 hozzáférnek 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.

- (10a) Rendes körülmények között a II. prioritású hajók ellenőrzése nem kötelező, ugyanakkor ezek a hajók is ellenőrizhetők. Azon tagállamok esetében azonban, amelyeknek kikötőiben nem köt ki elegendő számú, ellenőrzésre kiválasztható hajó az éves kötelezettségvállalásaik teljesítéséhez, az említett II. prioritású hajókat ellenőrizni kell annak érdekében, hogy ezek a tagállamok teljesítsék éves ellenőrzési kötelezettségüket. Mivel ezek az ellenőrzések de facto kötelezővé válnak ezen államok számára, nagyobb rugalmasságra lehet szükség a II. prioritású hajók ellenőrzése tekintetében, kifejezetten ezen államok esetében. Ezért ezen korábban említett államok számára rendelkezésre áll a halasztás és az indokolás. A tagállamoknak és a Bizottságnak a Párizsi Memorandum keretében minden tőlük telhetőt meg kell tenniük annak érdekében, hogy javaslatot tegyenek az e célkitűzés tisztázásához és teljesítéséhez szükséges intézkedésekre, illetve módosításokra, a halasztás tekintetében a meglévő ellenőrzési adatbázis kiigazítására irányuló technikai intézkedések meghozatalának sérelme nélkül.
- (11) Az elmúlt évtizedben az uniós kikötőkbe befutó hajók számának növekedése ellenére – beleértve az uniós 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 javult. A kikötő szerint illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzéseket egyre gyakrabban alkalmazzák környezetvédelmi, például a kénbocsátással vagy a hajók biztonságos és környezetkímélő leselejtezésével kapcsolatos jogszabályok végrehajtására. A 2009 előtt kidolgozott hajókockázati profil azonban eltérő prioritások mentén készült, és nem alkalmas teljes mértékben arra, hogy az ellenőrzési erőfeszítéseket a környezeti szempontból legrosszabb teljesítményt nyújtó hajókra összpontosítsa.
- (12) Ennek alapján a hajók kockázati profilját naprakésszé kell tenni annak érdekében, hogy az tükrözze a környezetvédelmi megfontolásokat azáltal, hogy nagyobb jelentőséget tulajdonít a környezeti teljesítménynek.
- (12a) A Párizsi Memorandum keretében 2019-ben új módszertant fogadtak el, amely értelmében a lobogó szerinti államok fehér, szürke és fekete jegyzékének alternatívájaként létrejött a magas, közepes, illetve alacsony teljesítményt nyújtó országok jegyzéke. Különös figyelmet kell fordítani a hajók kockázati profiljáról szóló, a 10. cikkben említett végrehajtási rendeletre, amely meghatározza a lobogó szerinti államok besorolását. E módszertant át kell ültetni ebbe az irányelvbe az irányelv méltányosságának biztosítása érdekében, különös tekintettel a lobogó szerinti azon államokkal szemben tanúsított bánásmód tekintetében, amelyek kis méretű flottával rendelkeznek.

- (12b) Mivel a kikötő szerinti illetékes állam ellenőreinek időre van szükségük az ellenőrzések előkészítéséhez és elvégzéséhez, fontos, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre. Ez különösen fontos a kiterjesztett ellenőrzések esetében, illetve a menetrend szerint közlekedő ro-ro személyhajók ellenőrzése során, ahol a hajó üzemeltetése figyelembe vehető.
- (13) A digitalizálás az adatgyűjtés és -közlés terén bekövetkezett technológiai fejlődés nélkülözhetetlen része, és 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 szerinti illetékes állam általi ellenőrzés hatékonyságát fokozni kell az elektronikus bizonyítványok szélesebb körű alkalmazásával, hogy ezzel is jobban a hajókra összpontosító és felkészültebb ellenőrzéseket lehessen végezni.
- (14) A kikötő szerinti állam általi ellenőrzés egyre összetettebbé válik, mivel uniós jogszabályok vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet előírásai révén új ellenőrzési követelményekkel egészül ki. Ezért biztosítani kell a kikötő szerinti állam ellenőreinek továbbképzését és átképzését, és folyamatosan fejleszteni kell képzésüket.
- (15) (törölve)
- (16) Annak érdekében, hogy ezen irányelv rendelkezéseinek naprakész alkalmazása lehetővé tegye a tagállamok számára, hogy a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeiket az irányelvnek 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 szerinti illetékes állam általi ellenőrzéssel kapcsolatos eljárások és iránymutatások jegyzékének módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁸ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (17) A 2009/16/EK irányelv hatálya alá tartozó egyezmények jegyzékére, 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 rendeletnek⁹ megfelelően kell gyakorolni.
- (18) (törölve)
- (19) Tekintettel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által a 2009/16/EK irányelv végrehajtásának nyomon követése céljából a tagállamokban tett látogatások teljes nyomonkövetési ciklusára, a Bizottságnak 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.
- (20a) Ha az ellenőrzést rendkívüli és előre nem látható körülmények – például természeti katasztrófák, világjárványok vagy népegészségügyi szükséghelyzetek, terrortámadások, munkaügyi konfliktusok – miatt nem végzik el, az nem tekintendő elmulasztott ellenőrzésnek. Ezeket a körülményeket megfelelően indokolni kell, és jelenteni kell a Bizottságnak.

⁹ 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.).

(20b) Annak érdekében, hogy a tengerparttal nem rendelkező tagállamokra ne nehezedjen aránytalan adminisztratív teher, egy de minimis szabály keretében az ilyen tagállamok számára lehetővé kell tenni az ezen irányelv rendelkezéseitől való eltérést, ami azt jelenti, hogy ezen tagállamok számára – mindaddig, amíg megfelelnek bizonyos kritériumoknak – nem kötelező az irányelv átültetése.

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

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 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);

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

aa) az 1. pont c) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv (Marpol 73/78);”

ab) az 1 pont d) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„d) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi módosított nemzetközi egyezmény;”

b) a 3. pontot el kell hagyni;

bb) a 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8. »Ellenőr«: olyan közalkalmazott vagy egyéb személy, akit a tagállam illetékes hatósága felhatalmazott a kikötő szerinti tagállam általi ellenőrzések végrehajtására és az illetékes hatóság előtt felelősséggel tartozik az ellenőrzések végrehajtásáért.”;

bc) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

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

bd) a 11. pont helyébe a következő szöveg lép:

„11. »Kezdeti ellenőrzés«: egy ellenőr által a hajó fedélzetén végzett ellenőrzés, amely kiterjed legalább a 13. cikk (1) bekezdésében említett ellenőrzésekre.”;

be) a 12. pont helyébe a következő szöveg lép:

„12. »Részletesebb ellenőrzés«: olyan, a kezdeti ellenőrzés hatókörét magában foglaló ellenőrzés, amely során a hajót, annak felszerelését és személyzetét egészben vagy adott esetben részben, a 13. cikk (3) bekezdésében meghatározott körülmények között, a hajó szerkezetére, felszerelésére, személyzetére, az élet- és munkakörülményekre, valamint a fedélzeti munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozóan részletesen megvizsgálják.”

bf) a 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„13. »Kiterjesztett ellenőrzés«: olyan, a kezdeti ellenőrzés hatókörét magában foglaló ellenőrzés, amely kiterjed legalább a VII. mellékletben felsorolt elemekre. A kiterjesztett ellenőrzés magában foglalhat részletesebb ellenőrzést is, amennyiben az a 13. cikk (3) bekezdése szerint egyértelműen indokolt.”;

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

„19. »Hatósági bizonyítvány«: egy lobogó szerinti állam által vagy nevében a vonatkozó egyezményekkel összhangban kibocsátott bizonyítvány.”

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

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

„Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó ellenőrzésekor, amely nem részes fél valamely, a »kedvezőbb bánásmód tilalmára« vonatkozó záradékot tartalmazó egyezményben, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az ilyen hajóval és személyzetével szemben tanúsított bánásmód ne legyen kedvezőbb, mint az érintett egyezményben részes államok valamelyikének lobogója alatt közlekedő hajóval szemben tanúsított bánásmód. Az ilyen hajókat a Párizsi Memorandumban megállapított eljárásokkal összhangban részletesebb ellenőrzésnek vetik alá.”;

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

„(4) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki a 24 méternél rövidebb halászhajókra, a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a kezdetleges építésű fahajókra, a nem kereskedelmi célra használt állami hajókra és a kedvtelési célú hajókra. Ezen irányelv alkalmazásában a halászhajó hosszát a 2012. évi fokvárosi megállapodással összhangban kell meghatározni.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A tagállamok a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéseket végezhetnek a 24 méteres vagy annál nagyobb hosszúságú halászhajókon. A Bizottság a Párizsi Memorandum keretében együttműködve iránymutatásokat fogadhat el, amelyekben meghatározza az említett halászhajókra vonatkozó, a kikötő szerinti állam által végzett ilyen párhuzamos és külön ellenőrzési rendszer módozatait.”

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

„(2a) Az azon tagállamok által végzett hajóellenőrzéseket, amelyek 20 %-kal túllépték az éves ellenőrzési kötelezettségüket, 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 módozatai

Az a tagállam, amely elmulasztja elvégezni az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt ellenőrzéseket, úgy tekintendő, mint amely teljesíti az említett rendelkezés szerinti kötelezettségvállalásait, ha az elmulasztott ellenőrzések száma nem haladja meg a kikötőbe és révjeibe befutó összes I. prioritású hajó 10 %-át, függetlenül azok kockázati profiljától.

Az elmulasztott ellenőrzések első bekezdésben 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 bekezdésben 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 a következőképpen módosul:

-a) a cím és az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A kiegyensúlyozott ellenőrzési részesedés biztosításának módszerei az Unióban

(1) Az a tagállam, amelyben az I. prioritású hajók kikötőibe való befutásainak összesített száma meghaladja az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedést, úgy tekintendő, mint amely teljesíti e kötelezettségét, ha legalább az ezen ellenőrzési részesedésnek megfelelő számú ellenőrzést hajt végre, és a kikötőibe és révjeibe befutó összes I. prioritású hajó legfeljebb 40 %-a esetében mulasztja el az ellenőrzést.”;

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

„(2) Az a tagállam, amelynek esetében az I. és II. prioritású hajók kikötőibe való befutásának összesített száma kisebb, mint az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett ellenőrzési részesedés 150 %-a, úgy tekintendő, mint amely teljesíti éves ellenőrzési kötelezettségét, ha a kikötőibe és révjeibe befutó összes I. és II. prioritású hajó legalább kétharmadának ellenőrzését elvégzi.”

6. A 8. cikkben az (1), a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép, és a cikk az alábbi két bekezdéssel egészül ki:

„(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 bármelyik további befutása alkalmával, feltéve, hogy a hajó eközben nem fut be az Unióban vagy a Párizsi Memorandum régiójában található más kikötőbe, kivéve a hajó lobogó szerinti államának kikötőit, és a halasztás időtartama nem haladja meg a tényleges indulási időponttól számított 15 napot; vagy
- b) ha az ellenőrzés a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül elvégezhető az Unióban vagy a Párizsi Memorandum régiójában belül található valamely másik, kikötés céljából igénybe veendő kikötőben, feltéve, hogy az ezen kikötő szerinti állam előzetesen hozzájárult az ellenőrzés végrehajtásához, vagy

- c) ha egy hajó – beleértve a menetrend szerinti ro-ro személyhajókat vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket is – ellenőrzése a tényleges indulási időponttól számított 15 napon belül ugyanabban, a kikötés céljából igénybe veendő kikötőben is elvégezhető.

(2) Az alábbi kivételes körülmények fennállása esetén nem kell elmulasztott ellenőrzésként számításba venni az I. vagy II. prioritású hajón üzemeltetési okokból végre nem hajtott ellenőrzéseket, feltéve, hogy az ellenőrzés elmulasztásának 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 (9) 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; vagy
- c) a hajó kikötésének időtartama túl rövid ahhoz, hogy az ellenőrzést kielégítő módon elvégezzék.

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

- a) a hajót az I. melléklettel összhangban az Unió vagy a Párizsi Memorandum régióján belüli más kikötőben vagy révben 15 napon belül ellenőrzik; vagy
- b) a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor, vagy annak időtartama túl rövid ahhoz, hogy az ellenőrzést kielégítő módon végre lehessen hajtani, és rögzítik az ellenőrzés elmulasztásának indokát az ellenőrzési adatbázisban; vagy
- c) az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára, és rögzítik az ellenőrzés elmulasztásának indokát az ellenőrzési adatbázisban; vagy

- (4) Ha az ellenőrzésre rendkívüli és előre nem látható körülmények miatt nem kerül sor, az nem számít elmulasztott ellenőrzésnek, és az ellenőrzés elmaradásának okát rögzíteni kell az ellenőrzési adatbázisban. Ezeket a körülményeket megfelelően indokolni kell, és jelenteni kell a Bizottságnak.
- (5) Az (1), (2), (3) vagy (4) bekezdéssel összhangban elhalasztott és az ellenőrzési adatbázisban rögzített ellenőrzések nem számítanak bele annak értékelésébe, hogy a tagállam teljesíti-e a 6. és 7. cikkben említett ellenőrzési kötelezettségeit.”

7. (törölve)

8. A 9. cikket el kell hagyni.

9. A 10. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

a) Általános paraméterek

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

b) Ellenőrzéstörténeti paraméterek

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

c) Környezeti paraméterek

A környezeti paramétereknek egyrészt az I. melléklet I. része 3. pontjával és a II. melléklettel összhangban a MARPOL, az AFS, a BWM-egyezmény, a CLC 92, a bunkerolaj-egyezmény, a nairobi egyezmény és a hongkongi egyezmény alapján megállapított hiányosságok számán kell alapulniuk, valamint azon, hogy ezek a hiányosságok visszatartás alapját képezik-e.”

9a. A 10. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottságot végrehajtási hatáskörrel kell felruházni az általános kockázati paraméterek alapján végzett értékelés módszertanának bevezetésére, különös tekintettel a lobogó szerinti állam, illetve a társaság teljesítményével kapcsolatos – a Párizsi Memorandum keretében 2019-ben elfogadott, magas, átlagos, illetve alacsony teljesítményre irányuló jegyzékeket létrehozó – kritériumokra. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

9b. A 13. cikk (1) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

9c. A 13. cikkben a (2) bekezdést el kell hagyni.

10. A 14. cikk a következőképpen módosul:

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

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

- nagy kockázati profilú hajók,
- 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók,
- nagy kockázati profilú hajók vagy 12 évesnél idősebb személyszállító hajók, olajszállító tartályhajók, gáz- és vegyszerszállító hajók és ömlesztettáru-szállító hajók, elsődlegességi vagy rendhagyó tényezők esetében,
- a 16. cikkel, valamint a 21. cikk (4) bekezdésével összhangban kiadott kitiltó határozatot követő ellenőrzésnek alávetendő hajók.”;

ab) a (3) bekezdést el kell hagyni;

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

„(4) A kiterjesztett ellenőrzést lehetőség szerint a kikötő szerinti állam legalább két ellenőrének kell végeznie. 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 a következőképpen módosul:

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

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

b) a következő új bekezdés kerül beillesztésre:

„4a) A hajó üzemeltetője vagy parancsnoka biztosítja, hogy a XVII. melléklet 1.1, illetve 2. pontjában előírt ellenőrzések elvégzésére elegendő idő álljon rendelkezésre a hajó üzemeltetési tervében.”

12. A 16. cikk a következőképpen módosul:

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

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

- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely az alacsony teljesítményt nyújtó országoknak a Párizsi Memorandummal összhangban az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett jegyzékén szerepel, és amelyeket az elmúlt 36 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révjében, vagy
- olyan állam lobogója alatt közlekednek, amely a magas vagy átlagos teljesítményű országoknak a Párizsi Memorandummal összhangban az ellenőrzési adatbázisban rögzített információk alapján elfogadott és a Bizottság által évente közzétett jegyzékén szerepel, és amelyeket az elmúlt 24 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza valamely tagállam vagy a Párizsi Memorandumot aláíró állam kikötőjében vagy révjében.

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 kitiltó határozatot kiadták.”;

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

„(2) A kitiltó határozatot csak a kiadásától számított három hónap elteltével lehet megszüntetni, és csak akkor, ha teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. pontjában foglalt feltételek.”;

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

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

- -a) a hajó olyan állam lobogója alatt közlekedik, amely nem szerepel az (1) bekezdésben említett, átlagos vagy alacsony teljesítményű országokat tartalmazó jegyzéken,
- a) a hajó hatósági bizonyítványait és osztályozási bizonyítványainak kiállítása a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ alapján elismert szervezet vagy szervezetek által történt,
- b) a hajót olyan társaság üzemelteti, amely az I. melléklet I. részének 1. pontja szerint magas teljesítményű társaság, és
- c) teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. 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 révől.”;

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

„(4) Az átlagos vagy alacsony teljesítményű országoknak a Párizsi Memorandum éves jelentésében közzétett jegyzéken szereplő valamely állam lobogója alatt közlekedő hajónak a harmadik kitiltás utáni bármely, az Unió egy kikötőjében vagy révjében történő további visszatartása a hajó végleges kitiltását eredményezi minden uniós kikötőből és révől.”;

¹⁰ 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.).

d) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4a) A magas teljesítményű országok jegyzékén szereplő állam lobogója alatt közlekedő olyan hajó esetében, amelyet a harmadik vagy azt követő kitiltást követően az Unió valamely kikötőjében vagy révjében tartottak vissza az első uniós ellenőrzés alkalmával:

a) 24 hónapra meg kell tagadni az uniós kikötőkbe vagy révekbe való belépést, ha a hajó hatósági és osztályozási bizonyítványainak kiállítása a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek által történt;

b) véglegesen meg kell tagadni az uniós kikötőkbe vagy révekbe való belépést, ha a hajó hatósági vagy osztályozási bizonyítványainak kiállítása nem a 391/2009/EK rendelet alapján elismert szervezet vagy szervezetek által történt.

(4b) Amennyiben a 21. cikk (4) bekezdése szerinti, a belépés megtagadására vonatkozó intézkedés alkalmazandó, többszöri visszatartás esetén a belépés megtagadására vonatkozó időtartam 12 hónappal meghosszabbodik.”

12a. A 17. cikk első albekezdése a következőképpen módosul:

„Valamely ellenőrzés végeztével az ellenőr jelentést készít a IX. melléklettel összhangban. Az ellenőrzési jelentés egy példányát a hajóparancsnok rendelkezésére bocsátják.”

12b. A 20. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

13. A 21. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) bekezdés 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, valamint a 19. cikk (2) bekezdésében említett, visszatartott, a tengerre kifutó azon hajók esetében:

- a) amelyek nem elégíti ki annak a tagállamnak az illetékes hatósága által meghatározott feltételeket, amelynek a kikötőjében az ellenőrzést végrehajtották; vagy
- b) amelyek azáltal, hogy nem keresik fel a kijelölt hajójavító üzemet, nem felelnek meg az egyezmények vonatkozó előírásainak.

A kitiltó határozat akkor veszti hatályát, ha 12 hónap eltelt, és ha teljesülnek a VIII. melléklet 3–6. pontjában foglalt feltételek. A kitiltó határozat a kibocsátásának napjától alkalmazandó.”;

b) az (5) bekezdés második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A (4) bekezdés b) pontjában említett esetben annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelyben a hajójavító üzem található, értesíti azon tagállam hatóságát, amely a hajót visszatartotta, függetlenül attól, hogy a hajó megérkezett-e. Ha annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek területén a hajón hiányosságot észleltek, tudomást szerez arról, hogy a hajó nem kötött ki egy javítóüzemben, haladéktalanul figyelmezteti az összes többi tagállam illetékes hatóságait.

A (4) bekezdés b) pontjában említett esetben, és amennyiben a hajójavító üzem nem valamely tagállam területén található, amikor annak a tagállamnak az illetékes hatósága, amelynek területén a hajón hiányosságot észleltek, tudomást szerez arról, hogy a hajó nem kötött ki egy javítóüzemben, haladéktalanul figyelmezteti az összes többi tagállam illetékes hatóságait.”;

c) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A (4) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a kikötő szerinti állam illetékes hatósága a 21. cikk (1) bekezdésével összhangban engedélyezheti a hajó meghatározott kikötőbe vagy révbe történő befutását vis maior jellegű, vagy a biztonsági megfontolásokat felülíró kényszerítő helyzetekben, vagy a szennyezés kockázatának csökkentése vagy lehető legkisebb szinten tartása céljából, vagy a hiányosságok orvoslásának megtörténte miatt, feltéve hogy a hajótulajdonos, a hajó üzemeltetője vagy a hajóparancsnok a hajó biztonságos beérkezése biztosításához a tagállam illetékes hatóságának elvárásait kielégítő módon megtette a szükséges intézkedéseket.”

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

„(7) A Bizottság a tagállamokkal együttműködve, valamint a tagállami szinten az Unióban, illetve a Párizsi Memorandum keretében megszerzett szakértelemre és tapasztalatra alapozva iránymutatást és ajánlásokat dolgozhat ki a Párizsi Memorandum képzési politikájának javítása érdekében.

A Bizottság a tagállamokkal és a Párizsi Memorandum részes feleivel együttműködve új képzési igényeket határoz meg és képzéseket biztosít, ami hozzájárul az ellenőröknek a Párizsi Memorandum keretében biztosított szakmai továbbképzési és képzési programja tantervének, tanmenetének és tartalmának módosításához, 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 révjeikbe érkező vagy onnan távozó hajók pontos érkezési és indulási ideje az adott kikötő azonosítójával együtt az érkezést, illetve 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 2. pontja a) és b) alpontjának 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 visszatartást.

A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk közzétételi célokra való hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön. Az ellenőrzési jelentést az adatbázisba történő bevitel előtt lehetőség szerint a kikötő szerinti állam egy olyan ellenőre – vagy az illetékes hatóság által megfelelően felhatalmazott alkalmazottja – hitelesíti, aki nem volt tagja az ellenőrzést végző csoportnak.”

16. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„24a. cikk

Elektronikus bizonyítványok

- (1) A Bizottság a tagállamokkal szoros együttműködésben végrehajtási jogi aktusokat fogad el az elektronikus hatósági bizonyítványok tekintetében alkalmazandó harmonizált jelentéstételi felületre, illetve validálási eszközre vonatkozó működési és műszaki előírások megállapítása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (2) A lobogó szerinti államként eljáró tagállamok az elektronikus bizonyítványokra való átállás megkönnyítése érdekében használhatják az elektronikus hatósági bizonyítványok tekintetében alkalmazandó harmonizált jelentéstételi felületet és validálási eszközt.
- (3) (törölve)
- (4) (törölve)”

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 hatóságai vagy szervei tájékoztassák a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző illetékes hatóságot a birtokukban lévő, következő információkról:

- a) információ 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 irányelvben¹¹, 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) információ azokról a hajókról, amelyek úgy hajóztak ki, hogy nem tettek eleget a kikötői befogadólétesítményekről szóló (EU) 2019/883 irányelv 7. cikkének;
- c) információ azokról a hajókról, amelyek biztonsági okok miatt nem léphetnek be a kikötőbe, vagy el kell hagyniuk azt;
- d) információ a látható rendellenességekről a 23. cikknek megfelelően.”

¹¹ 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.).”

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 minőségirányítási rendszert fejleszthet ki, vezethet be és tarthat fenn a hatóságai által – a kikötő szerint illetékes államra háruló kötelezettségek keretében – végzett tevékenységek operatív részeihez. E 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 azzal a céllal, hogy módosítsa a 2. cikk (1) bekezdését az abban foglalt egyezmények jegyzéke tekintetében, miután a Párizsi Memorandum releváns eszközként elfogadta ezeket az egyezményeket, valamint hogy módosítsa a VI. mellékletet az abban foglalt, a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzéssel kapcsolatban a Párizsi Memorandum keretében elfogadott eljárások, határozatok és iránymutatások jegyzékének kiegészítése és/vagy naprakésszé tétele érdekében.”

20. (törölve)

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

„33. cikk

Végrehajtási rendelkezések

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

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

„35. cikk

A végrehajtás felülvizsgálata

A Bizottság *[Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen módosító irányelv hatálybalépésének dátumától számított tíz év]-ig* jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv végrehajtásáról, valamint az ezen irányelvnek 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.
- 28a. A XII. melléklet helyébe ezen irányelv VI. mellékletének a szövege lép.

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok [*Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját négy 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) Azok a tagállamok, amelyek nem rendelkeznek tengeri kikötővel, és igazolni tudják, hogy a folyami kikötőikbe az elmúlt három év során évente befutott összes hajó kevesebb, mint 5 %-a tartozik ezen irányelv hatálya alá, eltekinthetnek ezen irányelv átültetésétől.

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,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. A hajó kockázati profilja

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

1. Általános paraméterek

a) A hajó típusa

A személyszállító hajókat, az olaj- és vegyszerszállító tartályhajókat, a gázz szállító hajókat, az ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajókat és az ömlesztettáru-szállító hajókat úgy kell tekinteni, mint amelyek fokozottabb kockázatot jelentenek.

b) A hajó kora

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

c) A lobogó szerinti állam teljesítménye

- i. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely az Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában magas visszatartási aránnyal rendelkezik, fokozottabb kockázatot jelent.
- ii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely az Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában alacsony visszatartási aránnyal rendelkezik, kisebb kockázatot jelent.
- iii. Az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajó, amely a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt valamennyi kötelező érvényű IMO-előírást ratifikálta, kisebb kockázatot jelent.

d) Elismert szervezetek

- i. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait az Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján alacsony vagy nagyon alacsony teljesítményű elismert szervezetek állították ki, fokozottabb kockázatot jelentenek.

- ii. Az olyan hajók, melyek bizonyítványait az Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában visszatartási arányaik alapján jó teljesítményű elismert szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.
- iii. Azok a hajók, amelyek bizonyítványait a 391/2009/EK rendelet értelmében elismertnek minősülő szervezetek állították ki, kisebb kockázatot jelentenek.

e) A társaság teljesítménye

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

2. Ellenőrzéstörténeti paraméterek

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

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

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

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

3. Környezeti paraméterek

Az olyan hajókat, amelyeknél a II. mellékletben említett időszak során végrehajtott ellenőrzések alkalmával a II. mellékletben említett számúnál több, a MARPOL-egyezménnyel, az AFS-egyezménnyel, a BWM-egyezménnyel, a CLC 92-egyezménnyel, a bunkerolaj-egyezménnyel, a nairobi egyezményvel és a hongkongi egyezményvel kapcsolatos hiányosságot regisztráltak, és e hiányosságok közül legalább egy indokolja a hajó visszatartását, nagyobb kockázatot jelentő hajóknak kell tekinteni.

II. A hajók ellenőrzése

1. Rendszeres ellenőrzések

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

A tagállamok rendszeres ellenőrzéseket hajtanak végre:

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

2. Kiegészítő ellenőrzések

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

2A. Elsődlegességi tényezők

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

- a hajót az Unióban vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta biztonsági okok miatt felfüggesztették vagy kivonták az osztályából;
- a hajóról egy másik tagállam részéről bejelentés vagy értesítés történt;
- a hajó nem azonosítható az ellenőrzési adatbázisban;
- a hajó:
 - a kikötő felé haladva ütközött, zátonyra futott vagy megfeneklett,
 - azzal vádolható, hogy feltételezhetően megsértette a káros anyagok vagy szennyvizek kibocsátására vonatkozó rendelkezéseket,
 - szabálytalan vagy nem biztonságos manővert hajtott végre a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott útvonal-tervezési intézkedések, illetve a biztonságos hajózási gyakorlat és eljárások figyelmen kívül hagyásával, vagy
 - korábbi tiltás hatálya alatt áll (ilyenkor a belépés megtagadásának feloldását követően kell elvégezni a következő ellenőrzést), vagy
 - súlyos balesetben, különösen súlyos fedélzeti tüzesetben, gépmeghibásodásban vagy halálos balesetben volt érintett.

2B. Rendhagyó tényezők

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

- a hajó bizonyítványait olyan korábban elismert szervezet bocsátotta ki, melynek elismerését visszavonták az Unióban vagy a Párizsi Memorandum régióján belül elvégzett utolsó ellenőrzés óta;
- a hajó tekintetében révkalauzok, kikötőhatóságok vagy kikötői szervek olyan látható rendellenességek meglétét jelentették, amelyek veszélyeztethetik a biztonságos hajózást, vagy ezen irányelv 23. cikkével összhangban veszélyt jelentenek a környezetre nézve, és amelyek magukban foglalhatják a hajóközlekedéssel kapcsolatos, a hajóforgalmi szolgáltatás keretében nyújtott információkat is;
- a hajó nem teljesítette az (EU) 2019/883/EK irányelvben rögzített vonatkozó bejelentési kötelezettségeket;
- a hajóról bejelentés vagy panasz érkezett – a partról érkezett panaszokat is beleértve – a hajóparancsnok, a személyzet valamely tagja vagy bármely olyan személy vagy szervezet részéről, akinek vagy amelynek jogos érdeke fűződik a hajó biztonságos működéséhez, a fedélzeti élet- és munkakörülményekhez, illetve a szennyezés megelőzéséhez, kivéve, ha az érintett tagállam úgy ítéli, hogy a bejelentés vagy a panasz nyilvánvalóan megalapozatlan;
- a hajó esetében továbbra is fennállnak az ISM-szabályzattal kapcsolatos hiányosságok (3 hónappal a hiányosság megállapítása után);
- a hajót több mint három hónappal ezelőtt már korábban visszatartották;
- a hajó rakományával kapcsolatban, különösen, ha az ártalmas vagy veszélyes anyag, problémákat jelentettek;
- a hajó üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő;
- a hajóról megbízható forrásból kiderült, hogy valós kockázati paraméterei eltérnek a rögzített kockázati paraméterektől, és ezáltal a kockázat magasabb szintű;
- a hajó tekintetében a hiányosságok orvoslására vonatkozóan elfogadásra került a 19. cikk (2a) bekezdésében említett terv, de annak végrehajtását ellenőr még nem ellenőrizte.

3. Kiválasztási rendszer

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

a) kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt hat hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 12 hónapban nem ellenőriztek;

b) adott esetben kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést kell végezni:

- minden, személyszállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajótól és ömlesztettáru-szállító hajótól eltérő, 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 12 hónapban nem ellenőriztek;

c) elsődlegességi tényező esetén:

- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden, 12 évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
- részletesebb ellenőrzést kell végezni minden egyéb, személyszállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajótól és ömlesztettáru-szállító hajótól eltérő, 12 évesnél idősebb hajón;
- kiterjesztett ellenőrzést kell végezni minden olyan hajón, amelyet egy kitiltó határozat megszüntetését követően első alkalommal ellenőriznek.

3B. Ha az illetékes hatóság II. prioritású hajó ellenőrzéséről dönt, az alábbiakat kell alkalmazni:

a) kiterjesztett ellenőrzést kell végezni:

- minden olyan, nagy kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt öt hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek,
- minden olyan 12 évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajón és ömlesztettáru-szállító hajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek;

b) kezdeti vagy adott esetben részletesebb ellenőrzést kell végezni:

- minden, személyszállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajótól és ömlesztettáru-szállító hajótól eltérő, 12 évesnél idősebb, átlagos kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 10 hónapban nem ellenőriztek,
- minden, személyszállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajótól és ömlesztettáru-szállító hajótól eltérő, 12 évesnél idősebb, kis kockázati profillal rendelkező hajón, amelyet az elmúlt 24 hónapban nem ellenőriztek;

c) rendhagyó tényező esetén:

- az ellenőr szakmai megítélésétől függően részletesebb vagy kiterjesztett vizsgálatot kell végezni minden olyan hajón, amely nagy kockázati profillal rendelkezik, valamint minden, 12 évesnél idősebb személyszállító hajón, olajszállító tartályhajón, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajón és ömlesztettáru-szállító hajón,
- részletesebb ellenőrzést kell végezni minden egyéb, személyszállító hajótól, olajszállító tartályhajótól, gázt, ártalmas folyékony anyagokat vagy vegyszereket szállító tartályhajótól és ömlesztettáru-szállító hajótól eltérő, 12 évesnél idősebb hajón.

A HAJÓ KOCKÁZATI PROFILJÁNAK FELÉPÍTÉSE

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

				Profil			
				Nagy kockázatú hajó		Átlagos kockázatú hajó	Kis kockázatú hajó
Általános paraméterek				Kritériumok	Súlyozás	Kritériumok	Kritériumok
1.	A hajó típusa			Vegyszerszállító tartályhajó Gázzzállító hajó Olajszállító tartályhajó Ömlesztettáruszállító hajó Személyszállító hajó Ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajó	1.	sem nagy, sem kis kockázatú hajó	Minden típus
2.	A hajó kora			minden típus > 12 év	1.		Minden kor
3a.	Lobogó szerinti állam	Alacsony teljesítmény			2.		Magas teljesítmény
3b.		A 2. cikkben felsorolt valamennyi IMO/ILO előírást ratifikálták		–	–		Igen
3c.		(törölve)		(törölve)			
4a.	Elismert szervezet	Teljesítmény	Magas	–	–		Magas
			Közepes	–	–		–
			Alacsony	Alacsony	1.		–
			Nagyon alacsony	Nagyon alacsony			–
4b.	EU által elismert		–	–	Igen		
5.	Társaság	Teljesítmény	Magas	–	–	Magas	
			Közepes	–	–	–	
			Alacsony	Alacsony	2.	–	
			Nagyon alacsony	Nagyon alacsony		–	
Ellenőrzéstörténeti paraméterek							
6.	Az elmúlt 36 hónapban ellenőrzésenként feljegyzett hiányosságok száma	Hiányosságok	> 6 az ellenőrzések valamelyikében	–		≤ 5 minden egyedi vizsgálat során (és legalább egy ellenőrzés az elmúlt 36 hónapban történt)	

7.	Visszatartások száma az elmúlt 36 hónapban	Visszatartások	≥ 2 visszatartás	1.	Nem volt visszatartás
Környezeti paraméterek					
8.	(törölve)	(törölve)	(törölve)	(törölve)	
9.	A MARPOL-, az AFS-, a BWM-, a CLC 92-, a bunkerolaj-, a nairobi és a hongkongi egyezmény tekintetében az egyes ellenőrzések során az előző 36 hónapban feljegyzett hiányosságok száma	Hiányosságok	> 3 az ellenőrzések valamelyikében, amelyek közül az egyik indokolja a hajó visszatartását	1.	

Nagy kockázatúnak azok a hajók minősülnek, amelyek összesen 5 vagy annál több súlyozási pontig teljesítik a kritériumokat. Kis kockázatúnak azok a hajók minősülnek, amelyek a kis kockázat kritériumainak mindegyikét teljesítik.

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

„IV. melléklet**BIZONYÍTVÁNYOK ÉS DOKUMENTUMOK LISTÁJA****(a 13. cikk (1) bekezdésében említettek szerint)**

A. rész Azoknak a bizonyítványoknak és dokumentumoknak a jegyzéke, amelyeket adott esetben legalább a 2.2.3. bekezdésben említett ellenőrzés során ellenőrizni kell (adott esetben):

1. nemzetközi közbiztonsági bizonyítvány;
2. korábbi, a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről készült jelentések;
3. személyhajó-biztonsági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
4. teherhajószerkezet-biztonsági tanúsítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
5. teherhajó-biztonsági felszerelési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
6. teherhajó-biztonsági rádió-bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
7. teherhajó-biztonsági bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
8. felmentési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, I/12. szabály);
9. minimális biztonságos személyzet létszámát igazoló okmány (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/14.2. szabály);
10. nemzetközi merülésvonal bizonyítvány (1966) (LLC 66/88, 16.1. cikk);
11. nemzetközi merülésvonal-felmentési bizonyítvány (LLC 66/88, 16.2. cikk);
12. olajszennyezések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (MARPOL, I. melléklet, 7.1. szabály);
13. szennyeződések megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány ömlesztett, káros, folyékony anyagok szállításához (MARPOL, II. melléklet, 9.1. szabály);
14. szennyvíz általi szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (ISPPC) (MARPOL, IV. melléklet, 5.1. szabály, MEPC.1/Circ.408);
15. levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (IAPPC)(MARPOL, VI. melléklet, 6.1. szabály);
16. nemzetközi energiahatékonysági bizonyítvány (MARPOL, VI. melléklet, 6. szabály);
17. a ballasztvízkezelésre vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (IBWMC) (BWMC 9.1. a) pont és E-2. szabály);
18. a lerakódásgátló rendszerre vonatkozó nemzetközi bizonyítvány (IAFS-bizonyítvány) (2001. évi AFS, 4. melléklet 2. szabály);
19. nyilatkozat az AFS-ről (2001. évi AFS, 4. melléklet, 5. szabály);
20. nemzetközi hajóvédelmi bizonyítvány (ISSC) vagy ideiglenes nemzetközi hajóvédelmi tanúsítvány (ISPS-szabályzat, A/19. rész és függelékek);
21. az STCW-egyezménnyel összhangban kiadott parancsnoki, tiszti vagy hajóbesorolási bizonyítványok (STCW, VI. cikk, I/2. szabály és STCW-szabályzat A-I/2. szakasza);
22. a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat (ISM-szabályzat) alapján kiállított megfelelési okmány másolata vagy ideiglenes megfelelési bizonyítvány másolata (SOLAS-egyezmény. IX/4.2. szabály, ISM-szabályzat, 13. és 14. pont);

23. a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat alapján kiállított biztonságos üzemeltetési bizonyítvány vagy ideiglenes biztonságos üzemeltetési bizonyítvány (1974. évi SOLAS-egyezmény, IX/4.3. szabály, ISM-szabályzat, 13. és 14. pont);
24. ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány vagy ömlesztett cseppfolyósított gáz szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány, amelyik a megfelelő (IGC-szabályzat, 1.5.4. szabály vagy GC-szabályzat, 1.6. szabály);
25. ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó nemzetközi alkalmassági bizonyítvány, vagy ömlesztett veszélyes vegyi anyagok szállítására vonatkozó alkalmassági bizonyítvány, amelyik a megfelelő (IBC-szabályzat, 1.45.4. szabály és BCH-szabályzat, 1.6.3. szabály); INF (a csomagolt nukleáris üzemanyag, plutónium és nagy aktivitású radioaktív hulladék biztonságos vízi szállítására vonatkozó nemzetközi szabályzat) alkalmassági bizonyítvány (VII/16. számú SOLAS-szabály és INF-szabályzat, 1.3. szabály);
26. INF (a csomagolt nukleáris üzemanyag, plutónium és nagy aktivitású radioaktív hulladék biztonságos vízi szállítására vonatkozó nemzetközi szabályzat) alkalmassági bizonyítvány (VII/16. számú SOLAS-szabály és INF-szabályzat, 1.3. szabály);
27. az olajszennyezés miatti polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (CLC 69/92., VII.2. cikk);
28. a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (a 2001. évi bunkerolaj-egyezmény, 7.2. cikk);
29. a hajóroncsok eltávolításával kapcsolatos polgári jogi felelősség esetére szóló biztosításról vagy egyéb pénzügyi biztosítékról szóló igazolás (a hajóroncs eltávolítása, 12. cikk);
30. gyorsjáratú vízi jármű biztonsági bizonyítványa és gyorsjáratú vízi jármű üzemeltetési engedélye (1974. évi SOLAS-egyezmény, X/3.2. szabály és 94/00 HSC-szabályzat, 1.8.1. és 1.9. szabály);
31. veszélyes árut szállító hajókra vonatkozó különleges követelmények teljesüléséről szóló dokumentum (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-2/19.4. szabály);
32. gabonaszállításra jogosító engedély és a gabonarakodási kézikönyv (1974. évi SOLAS-egyezmény, VI/9. szabály; az ömlesztett gabona biztonságos szállítására vonatkozó nemzetközi szabályzat, 3. szakasz);
33. állapotminősítési rendszer (CAS) megfelelőségi nyilatkozat, CAS zárójelentés és felülvizsgálati jegyzőkönyv (MARPOL, I. melléklet, 20. és 21. szabály); a MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) és MEPC.236(65) állásfoglalással módosított MEPC.94(46) sz. állásfoglalás;
34. folyamatos törzsadat-nyilvántartás (1974. évi SOLAS-egyezmény, XI-1/5. szabály);
35. olajnapló, I. és II. rész (MARPOL, I. melléklet, 17. és 36. szabály);
36. rakomány-nyilvántartási könyv (MARPOL, II. melléklet, 15. szabály);
37. hulladéknyilvántartási könyv, I. és II. rész (MARPOL, V. melléklet, 10.3. szabály); (MARPOL, V. melléklet, 10. szabály);
38. hulladékkezelési terv (MARPOL, V. melléklet, 10. szabály; MEPC.220(63) sz. állásfoglalás);
39. Hajónapló és a tengeri dízelmotorok meghatározási szintjéről, be- és kikapcsolt állapotáról készült felvételek (MARPOL, VI. melléklet, 13.5.3. szabály);
40. napló a fűtőolajra való átállásról (MARPOL, VI. melléklet, 14.6. szabály);
41. az ózonkárosító anyagok nyilvántartási könyve (MARPOL, VI. melléklet, 12.6. szabály);
42. ballasztvíz-kezelési nyilvántartás (BWRB) (BWMC, 9.1. b) pont és B-2. szabály);
43. beépített, gázzal oltó tűzoltó rendszerek – rakterek felmentési bizonyítványa és a szállítmányok listája (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-2/10.7.1.4. szabály);

44. veszélyes árukról szóló rakományjegyzék vagy tárolási terv (1974. évi SOLAS-egyezmény, VII/4. és VII/7-2. szabály; MARPOL, III. melléklet, 54. szabály);
45. olajszállító tartályhajók esetén, az olajkibocsátás-figyelő és -ellenőrző rendszerről készült jelentés az utolsó ballasztban megtett útról (MARPOL, I. melléklet, 31.2. szabály);
46. együttműködési terv a rögzített útvonalon közlekedő utasszállító hajók felkutatásáról és mentéséről (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/7.3. szabály);
47. üzemeltetési korlátozások listája személyszállító hajókra (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/30.2. szabály);
48. hajózási térképek és hajózási kiadványok (1974. évi SOLAS-egyezmény, V/19.2.1.4. és V/27. szabály);
49. a pihenőidő nyilvántartása és a fedélzeti munkarendet tartalmazó áttekintés (STCW-szabályzat, A-VIII/1.5. és 1.7. szakasz, 180. sz. ILO-egyezmény, 5.7. cikk, 8.1. cikk és az MLC 2006. évi A.2.3.10. és A.2.3.12. szabványa);
50. felügyelet nélküli gépterekre (UMS) vonatkozó bizonyítékok (1974. évi SOLAS-egyezmény, II-I/46.3. szabály);
51. a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv; értelmében megkövetelt igazolás;
52. a tengeren közlekedő személyszállítók baleseti felelősségéről szóló, 2009. április 23-i 392/2009/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelet értelmében megkövetelt igazolás;
53. az 1257/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően a veszélyes anyagok jegyzékével kapcsolatos tanúsítvány vagy a megfelelési tanúsítvány; és
54. a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kiállított megfeleléségi dokumentum.

„VI. MELLÉKLET

HAJÓ-ELLENŐRZÉSI ELJÁRÁSOK

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

A Párizsi Memorandum „Kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzési eljárások” című I. melléklete, valamint a Párizsi Memorandum által kiadott valamennyi hatályos műszaki utasítás és körlevél, naprakész változatban:

PSCC Műszaki utasítások

- PSCC41-2008-07 Bevált gyakorlatok gyűjteménye
- PSCC53-2020-08 Fogalommeghatározások és rövidítések

Általános Párizsi Memorandum

- PSCC54-2021-03 Az ellenőrzés típusa
- PSCC55/2023/06 Visszatartás és végrehajtott intézkedés
- PSCC55/2023/04 Formanyomtatvány-minták
- PSCC52-2019-05 Üzemelésellenőrzés
- PSS43-2010-11 A lobogó szerinti állam felmentései
- PSCC51/2018/13 Üzemeltetés leállítása
- PSCC49-2016-11 Áramszünetteszt
- PSCC53-2020-06 A hozzáférés megtagadása (Kitiltás)
- PSCC50-2017-12 Strukturális ömlesztettáru-/olajszállító hajók felépítése
- PSCC43-2010-06 Szárazdokkolás
- PSCC53-2020-11 Egyetlen hajóút engedélyezése egy hajójavító üzembe »véletlen kár« esetén

SOLAS-egyezmény

- PSCC55/2023/05 ISM-szabályzat
- PSCC54-2021-02 ISPS-szabályzat
- PSCC51-2018-12. ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (útiadat-rögzítő)
- PSCC43-2010-09 Biztonsági adatlap
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Mentőcsónak terhelés alatti kioldókampói
- PSCC45-2012-10 Tartályhajók havariastabilitása
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 ESP/CAS Vastagságmérések
- PSCC43-2010-29 Vastagságmérések
- PSCC51-2018-11 Sarkvidékre vonatkozó kódex
- PSCC55-2022-02 IGF-szabályzat

MARPOL-egyezmény

- PSCC46-2013-18 MARPOL I. melléklet: OWS
- PSCC43-2010-39 MARPOL II. melléklet: Sztrippelés
- PSCC47-2014-08 MARPOL III. melléklet: IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL IV. melléklet: Szennyvíz
- PSCC52-2019-07 MARPOL V. melléklet: Hulladék
- PSCC56/2023/07 MARPOL VI. melléklet: Levegőszennyezés
- PSCC43-2010-38 Nyersolaj mosás
- PSCC44-2011-20 MARPOL Vizsgálat

A merülésvonalakról szóló nemzetközi egyezmény

- PSCC54-2021-06 A merülésvonalakról szóló nemzetközi egyezmény

AFS-egyezmény

- PSCC47-2014-13 Antivegetatív bevonatrendszerek

Bunkerolaj-egyezmény

- PSCC56/2023/02 – A pénzügyi felelősségre vonatkozó egyezmények

A tengerészek képesítése és a személyzet létszáma

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

A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény

- PSCC51-2018-09 A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény

ILO-egyezmény

- PSCC52-2019-10 a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény (MLC)
- PSCC53-2020-14 Munka- vagy pihenőidő és szolgálatra való alkalmasság”

„VIII. MELLÉKLET

AZ UNIÓN BELÜLI KIKÖTŐKBŐL ÉS RÉVEKBŐL TÖRTÉNŐ KITILTÁSSAL
KAPCSOLATOS RENDELKEZÉSEK

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

- (2) Amennyiben teljesülnek a 16. cikk (1) bekezdésében meghatározott feltételek, annak a kikötőnek az illetékes hatósága, ahol a hajót harmadik alkalommal visszatartják, a hajó parancsnokát írásban tájékoztatja arról, hogy kitiltó határozat fog születni a hajó ellen, mely határozat azonnal hatályba lép, amint a hajó elhagyta a kikötőt. A kitiltó határozat közvetlenül azután lép hatályba, hogy a hajó elhagyta a kikötőt, miután kijavították a visszatartást indokló hiányosságokat.
- (3) Az illetékes hatóság megküldi a kitiltó határozat egy példányát a lobogó szerinti állam illetékes hatóságainak, az érintett hajóosztályozó társaságnak, a többi tagállamnak, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államnak, a Bizottságnak és a Párizsi Memorandum titkárságának is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül frissíteni az ellenőrzési adatbázist is.
- (4) A kitiltó határozat visszavonása érdekében a hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállam illetékes hatóságához, amely a kitiltó határozatot hozta. A kérelemhez csatolni kell egy dokumentumot, amelyet a lobogó szerinti állam illetékes hatósága állít ki az általa felhatalmazott ellenőr fedélzeten tett látogatását követően, és amely igazolja, hogy a hajó teljes mértékben megfelel az egyezmények vonatkozó rendelkezéseinek. A lobogó szerinti állam hatósága bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént. A dokumentum öltheti hivatalos nyilatkozat formáját, és azt a lobogó szerinti állam hatóságának kell kiállítania, nem pedig egy elismert szervezetnek.
- (5) A kitiltó határozat visszavonására irányuló kérelemhez adott esetben a hajóosztályozó társaság ellenőrének fedélzeti szemlét követően csatolni kell a hajó osztályozását elvégző hajóosztályozó társaság nyilatkozatát is, amely igazolja, hogy a hajó megfelel az adott társaság által az arra az osztályra vonatkozóan előírt normáknak. A hajóosztályozó társaság bizonyítékot szolgáltat az illetékes hatóság számára arról, hogy a fedélzeti szemle megtörtént.
- (6) A kitiltó határozat visszavonása csak akkor lehetséges, ha eltelt az ezen irányelv 16. cikkében említett idő, és a társaságnak hivatalos kérelmet kell benyújtania azon tagállam illetékes hatóságához, amely a kitiltó határozatot hozta, továbbá be kell nyújtania a (3) és (4) bekezdésben kért dokumentumokat.

- (7) A szükséges dokumentumokat tartalmazó ilyen kérelmet legalább egy hónappal a kitiltás időtartamának vége előtt be kell nyújtani a kitiltást elrendelő államhoz. Ha ezt a határidőt nem tartják be, a kitiltást elrendelő állam megkeresésének kézhezvételétől számított legfeljebb egy hónapos késedelem következhet be.
- (8) Az információs rendszer egy elsődlegességi tényezőt rendel a hajóhoz, és a hajót a régió kikötőjébe/révébe történő következő befutáskor mint a „kiterjesztett ellenőrzés” típusú ellenőrzésre kötelezettként jelöli meg.
- (9) Az illetékes hatóságnak erről a döntéséről írásban tájékoztatnia kell a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát, az érintett hajóosztályozó társaságot, a többi tagállamot, a Párizsi Memorandumot aláíró többi államot, a Bizottságot, és a Párizsi Memorandum titkárságát is. Az illetékes hatóság köteles a kitiltó határozatról szóló információval késedelem nélkül aktualizálni az ellenőrzési adatbázist is.
- (10) Az Unión belüli kikötőkből kitiltott hajókkal kapcsolatos információkat hozzáférhetővé kell tenni az ellenőrzési adatbázisban, és közzé kell tenni azokat a 26. cikk és a XIII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.”

„XII. MELLÉKLET

AZ ELLENŐRZÉSI ADATBÁZIS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

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

- (1) Az ellenőrzési adatbázisnak rendelkeznie kell legalább a következő funkcionális jellemzőkkel:
- tartalmazza a tagállamok és a Párizsi Memorandumot aláíró valamennyi részes fél ellenőrzési adatait,
 - adatokat szolgáltat a hajók kockázati profiljáról és az ellenőrzések esedékességéről,
 - kiszámítja az ellenőrzési kötelezettségeket az egyes tagállamok számára,
 - összeállítja a lobogó szerinti államok 16. cikk (1) bekezdésében említett, a magas, az átlagos, valamint az alacsony teljesítményű államok jegyzékeit,
 - adatokat szolgáltat a társaságok teljesítményéről,
 - meghatározza a kockázati területek azon tételeit, amelyeket az egyes ellenőrzések alkalmával ellenőrizni kell.
- (2) Az ellenőrzési adatbázisnak alkalmasnak kell lennie a jövőbeni fejleményekhez való alkalmazkodásra és a tengeri biztonsággal kapcsolatos egyéb közösségi adatbázisokkal – többek között a SafeSeaNet-tel, amely a hajók tagállami kikötőkbe történt tényleges befutásairól szolgáltat adatokat –, valamint adott esetben a megfelelő nemzeti információs rendszerekkel való együttműködésre.
- (3) Mélykapcsolással hiperhivatkozást kell biztosítani az ellenőrzési adatbázisból az Equasis információs rendszerbe. A tagállamoknak ösztönözniük kell a hajóellenőrzésekkel kapcsolatos, az Equasis-on keresztül hozzáférhető nyilvános és magán-adatbázisok ellenőrök általi igénybevételét.”