



**AZ EURÓPAI UNIÓ
TANÁCSA**

**Brüsszel, 2012. november 22. (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2012. november 20.
Címzett:	Uwe CORSEPIUS, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2012) 660 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel összhangban hozott intézkedések végrehajtását és hatását értékelő jelentés

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a Bizottság dokumentumát – COM(2012) 660 final.

Melléklet: COM(2012) 660 final

Brüsszel, 2012.11.16.
COM(2012) 660 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel
összhangban hozott intézkedések végrehajtását és hatását értékelő jelentés**

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel összhangban hozott intézkedések végrehajtását és hatását értékelő jelentés

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés a tengerbiztonság egyik legfontosabb eleme, amelyet a más nemzet lobogója alatt közlekedő hajók ellenőrzéseként lehet definiálni, és célja annak megállapítása, hogy a hajón szolgálatot teljesítő kapitányok és tisztek szakértelme, a hajó állapota és annak berendezései teljesítik-e a nemzetközi egyezmények követelményeit, valamint hogy a hajót vajon a vonatkozó nemzetközi jogszabályoknak megfelelően vezérlik és üzemeltetik.

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó uniós rendszer alapjául a 2009/16/EK irányelv¹ szolgál, amely átdolgozta és megerősítette az e téren még 1995-ben bevezetett korábbi jogszabályt. Az uniós rendszer a kikötő szerinti államok által végzett ellenőrzésről szóló memorandummal (a továbbiakban: Párizsi Memorandum) korábban létrehozott rendszerre épül. Az EU tengerparti tagállamai mellett Kanada, Oroszország, Horvátország, Izland és Norvégia a Párizsi Memorandum részes felei, akikkel a Bizottság és az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) szoros együttműködésben dolgozik.

A 2009/16/EK irányelv 2011. január 1-i hatállyal új ellenőrzési rendszert vezetett be a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozóan. A tagállamok által tett intézkedéseken túlmenően, az irányelvet uniós szinten egy, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések eredményeinek ismertetésére szolgáló rendszer (a THETIS információs rendszer) felállításán keresztül hajtották végre. A THETIS-rendszert a Bizottság az EMSA-val közösen fejlesztette ki, üzemeltetése pedig a Bizottság megbízásából az EMSA feladata.

A 2009/16/EK irányelv meghatároz néhány új követelményt a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések kapcsán, az ellenőrzéshez közös kritériumokat állapít meg és egységesíti annak eljárásait, továbbá célja, hogy valamennyi hajót a kockázati profiljának megfelelően szigorú módon ellenőrizzenek, és ennek keretében a nagyobb kockázatot jelentő hajókon nagyobb gyakoriságú ellenőrzést végeznek.

A 35. cikk értelmében a Bizottság felülvizsgálja az irányelv végrehajtását, különös tekintettel a teljes körű ellenőrzésre vonatkozó uniós kötelezettségvállalás teljesítésére, illetve az egyes tagállami kötelezettségekre (5., 6., 7. és 8. cikk), majd a felülvizsgálat eredményeiről 2012. június 30-ig értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot. A 35. cikk szerint a Bizottságnak jelentést kell készítenie továbbá az egyes tagállamokban a kikötő szerinti állam általi ellenőrzést végző ellenőrök és az elvégzett ellenőrzések számáról, valamint állást kell

¹ A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelve (átdolgozott változat) (HL L 136., 2009.5.28., 57. o.).

foglalnia tekintetben, hogy szükség van-e ezen a területen az irányelv módosítására vagy további jogszabályok betervezésére.

2. AZ ÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

Az irányelv tagállami végrehajtása jogi, operatív és technikai végrehajtást jelent:

- a jogi végrehajtás az irányelv nemzeti jogba való átültetéséből és az így keletkező nemzeti jogi rendelkezések érvényesülésének biztosításából áll;
- az operatív végrehajtás egyrészt az uniós kikötőkbe és révekbe befutó összes hajó rendszeres ellenőrzésének biztosítását, másrészt az irányelvben foglalt eljárások és követelmények figyelembe vételét jelenti;
- a technikai végrehajtás részeként létre kell hozni és működésbe kell léptetni az irányelv 24. cikkében előírt THETIS-rendszert, valamint a hajók kikötőbe érkezésére vonatkozó információk² adatbázisban való rögzítéséhez szükséges számítógépes infrastruktúrát.

A Bizottság felkérte a tagállamokat, hogy e jelentés elkészítéséhez szolgáltassanak információkat az irányelv átültetésére és végrehajtására vonatkozóan. A Bizottság továbbá azzal a feladattal bízta meg az EMSA-t, hogy az irányelv végrehajtásának értékelését elősegítendő, végezzen ellenőrzéseket a tagállamokban.

3. A 2009/16/EK IRÁNYELVVEL BEVEZETETT VÁLTOZÁSOK

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó uniós rendszer tekintetében a 2009/16/EK irányelv a következő alapvető változásokat vezette be:

3.1. Teljes körű ellenőrzés

A 2009/16/EK irányelv biztosítja az EU kikötőibe befutó valamennyi, a rendszer hatálya alá tartozó hajót ellenőrzését, ellentétben azzal a korábbi (a módosított 95/21/EK irányelvben rögzített) követelménnyel, amelynek értelmében a kikötő szerint illetékes állam hatóságának az ország kikötőibe befutó hajók 25%-át kellett ellenőrzés alá vonnia. Az új ellenőrzési rendszernek megfelelően a hajók ellenőrzésre való kiválasztása kockázati profiljuk alapján történik. A hajók „nagy kockázatú”, „kis kockázatú” vagy „átlagos kockázatú” besorolást kaphatnak.

Az ellenőrzés gyakorisága a meghatározott kockázati profil függvénye:

- „nagy kockázatú” hajóknál 5–6 havonta;
- „átlagos kockázatú” hajóknál 10–12 havonta és

² A 2009/16/EK irányelv 24. cikkének (2) bekezdése értelmében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a hajók pontos érkezési és indulási idejére, valamint az adott kikötőre vonatkozó információk belátható időn belül bekerüljenek a THETIS-adatbázisba a 2002/59/EK irányelv 3. cikkében említett közösségi tengeri információcsere-rendszeren (SafeSeaNet) keresztül. A kikötő szerinti állam illetékes hatósága ennek adatok alapján választja ki a hajókat ellenőrzésre.

- „kis kockázatú” hajók esetében 24–36 havonta esedékes a rendszeres ellenőrzés.

Amikor a fentiek alapján esedékessé válik egy hajó ellenőrzése (átlagos kockázatú hajónál 10 hónappal az utolsó ellenőrzést követően), a szóban forgó hajó II. prioritású minősítést kap, és el lehet végezni az ellenőrzést. Amennyiben azonban a kockázati profilnak megfelelő időtartamon belül nem történik meg a hajó ellenőrzése (átlagos kockázatú hajónál az utolsó ellenőrzést követő 12. hónapon belül), minősítése I. prioritású lesz, és kötelező elvégezni rajta az ellenőrzést.

A hajó kockázati profilját hét kritérium figyelembe vételével állapítják meg: i. hajótípus, ii. a hajó kora, iii. lobogó (a Párizsi Memorandum szerinti fekete-, szürke- vagy fehér lista), iv. az elismert szervezet, v. a társaság teljesítménye, vi. az elmúlt 36 hónapban ellenőrzésenként rögzített hiányosságok száma és vii. visszatartások száma az elmúlt 36 hónapban.

Az ellenőrzéseknek három típusát lehet megkülönböztetni: „kezdeti”, „részletesebb” vagy „kiterjesztett” ellenőrzés. A nagy kockázati profillal rendelkező hajókat rendszerint kiterjesztett ellenőrzés alá kell vetni, míg az átlagos és kis kockázatú hajók esetében kezdeti vagy részletesebb ellenőrzést kell végezni.

3.2. A lobogó szerinti állam teljesítménye

A kockázati profilt meghatározó kritériumok egyike a lobogó szerinti állam teljesítménye. A 2010. szeptember 13-i 801/2010/EU bizottsági rendelet³ hajtja végre a 2009/16/EK irányelv 10. cikke (3) bekezdésének rendelkezését a lobogó szerinti állammal kapcsolatos kritériumok vonatkozásában. E rendszerben a lobogó szerinti államok a lobogójuk alatt és a Párizsi Memorandum régióján belül közlekedő hajók tekintetében egy hároméves időszak alatt elvégzett összes ellenőrzés és a hajókra vonatkozó visszatartások alapján fekete-, szürke- vagy fehérlistára kerülnek. A besorolást évente frissítik.

3.3. A társaság teljesítménye

A társaság teljesítményéhez kapcsolódó kritériumot (melyet az előző ellenőrzési rendszer nem vett figyelembe) egy adott (a hajó ISM szerinti biztonságos üzemeltetéséért felelős) társaság tulajdonába tartozó hajókon elvégzett ellenőrzések, a visszatartások és a hiányosságok száma határozza meg. A társaságok teljesítmény szerinti besorolása a következő lehet: „nagy”, „közepes”, „kicsi” és „nagyon kicsi”. A 2010. szeptember 13-i 802/2010/EU bizottsági rendelet⁴ elfogadására a társaság teljesítményének értékelésére szolgáló kritériumok megállapítása érdekében került sor. E rendelet operatív hatékonyságának értékelése jelenleg is folyamatban van.

3.4. A kikötőkbe és révekbe érkező vagy onnan távozó hajók pontos érkezési és indulási idejére vonatkozó információk

Az irányelv biztosítja, hogy a hajók befutásával kapcsolatos információk a SafeSeaNet információcsere-rendszeren keresztül bekerülnek a THETIS-adatbázisba, elősegítve ezzel a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések megtervezését és ütemezését. A korábbi információs rendszer (SIRENAC) erre nem nyújtott lehetőséget. A SafeSeaNet kialakításának

³ HL L 241., 2010.09.14., 1. o.

⁴ HL L 241., 2010.09.14., 4. o.

célja⁵ a tengerrel összefüggő adatok egy olyan, központi európai információcsere-rendszerének megteremtése volt, amelynek segítségével az uniós tagállamok, továbbá Norvégia és Írország az egyes hajókra, a hajók mozgására és a veszélyes hajórakományokra vonatkozó adatokat képesek szolgáltatni és fogadni.

Az új ellenőrzési rendszer e tulajdonsága rendkívül fontos, hiszen az ellenőrzések tervezése és az ellenőrzésekre vonatkozóan tett tagállami kötelezettségvállalások teljesítése megköveteli a kikötőkbe érkező hajók kockázati profiljának azonnali és teljes körű ismeretét.

3.5. A révekben történő ellenőrzés

A 2009/16/EK irányelvvel bevezetett további új elem, hogy lehetőség van a hajót még a hajó-kikötő kapcsolat helyszínén, a révben ellenőrizni. Mindehhez kiegészítő ellenőrzési intézkedésekre és forrásokra van szükség.

3.6. A hozzáférés megtagadása

A 2009/16/EK irányelv a hozzáférés többszöri visszatartás miatti megtagadására (kitiltásra) vonatkozó előírást kiterjeszti a szürkelistára került lobogó szerinti államokra és valamennyi hajótípusra. Az új ellenőrzési rendszerben megtagadják a kikötőbe való belépést attól a „feketelistás” lobogó alatt közlekedő hajótól, melyet a megelőző 36 hónap során több mint két alkalommal tartottak vissza. A szürkelistára került államok lobogója alatt közlekedő hajók esetében a megelőző 24 hónap során több mint két alkalommal történt visszatartás szintén kitiltást eredményez. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó új intézkedések bevezetnek egy, a kitiltás minimális időtartamára vonatkozó rendelkezést: első kitiltás esetében ez 3 hónap, második kitiltásnál 12 hónap, míg ha a hajót harmadszor is kitiltják, a kitiltás időtartama 24 hónap. A harmadik kitiltási határozatot akkor lehet feloldani, ha teljesülnek bizonyos feltételek és a hajót a kitiltás 24 hónapja alatt újbóli ellenőrzésnek vetették alá. A harmadik kitiltás utáni bármely további visszatartás az EU valamennyi kikötőjében a hajó végleges kitiltását vonja maga után.

4. AZ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSA

4.1. Jogi végrehajtás – a nemzeti jogba való átültetés

A 2009/16/EK irányelv 2009. június 17-én lépett hatályba; a tagállamokat az irányelvet 2011. január 1-ig kellett nemzeti jogukba átültetni.

A tengerparttal nem rendelkező tagállamok nem voltak kötelesek átültetni az irányelvet. Közülük mindössze Szlovákia tette ezt meg⁶, négy további tagállam (Magyarország, Luxemburg, Ausztria és a Cseh Köztársaság) hivatalos nyilatkozatot tett arról, hogy nem ültetik át az irányelvet.

Az egyes átültető intézkedésekről a 23 érintett tagállam csak mintegy fele adott többé-kevésbé időben, azaz az átültetési határidőhöz képest három hónapon belül tájékoztatást. Ezek alapján az új ellenőrzési rendszer 2011. január 1-jétől még nem tudta meghozni a várt hatást. A

⁵ Kialakítása a 2002. június 27-i módosított 2002/59/EK irányelvvel történt.

⁶ Szlovákia átültette ugyan az irányelvet, tengeri kikötő híján nem áll rendelkezésre a végrehajtásra vonatkozó információ. E jelentés ezért kizárólag a 22 tengerparti tagállamra és/vagy (adott esetben) a 27, kikötő szerint illetékes államra hivatkozik.

Bizottság kötelezettségsgési eljárást indított minden tagállammal szemben az átültetési határidő be nem tartása miatt, és mára az átültetés csaknem teljesnek mondható.

A Bizottság szolgálatai jelenleg is vizsgálják az uniós jognak való megfelelés érdekében bejelentett intézkedéseket. Az EMSA továbbá látogatásokat kezdett a tagállamokban, hogy meggyőződjön a végrehajtás eredményeiről (évente mintegy öt látogatást fog tartani).

4.2. Átültetési intézkedések, uniós jogalkotás

A hajó kockázati profilját meghatározó két kritérium, a lobogó szerinti állam és a társaság teljesítményének tekintetében elfogadott bizottsági rendeletek⁷ mellett elfogadásra került a 2009/16/EK irányelv 14. cikkének a kiterjesztett ellenőrzés során ellenőrizendő tételek tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2010. május 20-i 428/2010/EU bizottsági rendelet⁸ is.

4.3. Operatív végrehajtás

Az új ellenőrzési rendszer célja, hogy az előírásoknak meg nem felelő hajók még gyakoribb ellenőrzésével kivonja őket a forgalomból, és ezzel egy időben csökkentse a követelményeket teljesítő hajókon elvégzett ellenőrzések számát. Mindez egy olyan információs rendszer (THETIS) támogatását igényli, mely nem kizárólag a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekre vonatkozó adatokat gyűjt és terjeszt, de képes ezen adatokból kiszámolni a tagállamokban a hajók ilyen típusú ellenőrzésre való kiválasztását segítő kritériumokat. A SafeSeaNet rendszere továbbítja a THETIS-adatbázis felé az összes uniós kikötőbe és révbe befutó hajók érkezésére és indulására vonatkozó információkat.

4.4. Technikai végrehajtás

Az EMSA 2011. január 1-je előtt tájékoztató kampányt indított, hogy jobban megismertesse a tagállamokat és az ágazatot az új jelentéstételi kötelezettségekkel.

2010 novemberére kezdte meg működését a két rendszer (a THETIS és a SafeSeaNet) közötti kapcsolatot biztosító műszaki interfész, amely lehetővé teszi a hajók befutására vonatkozó adatoknak a THETIS-ben való rögzítését. A THETIS információs rendszer 2010. december 15-től kezdve üzemel teljes körűen. Ezt megelőzően az EMSA képzést szervezett az információs rendszert használók számára.

A THETIS működésének megkezdését (2001. január 1.) követően felállított ügyfélszolgálat folyamatos támogatást és technikai segítségnyújtást biztosít a THETIS felhasználói számára. 2011 folyamán összesen 2331 alkalommal fordultak az ügyfélszolgálathoz, és átlagosan 1,3 óra alatt sikerült megoldani a problémákat.

A tagállamok többsége az év első harmadában kiépítette a kikötőkbe belépő hajók regisztrálására szolgáló rendszert. A THETIS-ben 2011 folyamán rögzített információk teljességének értékelésére az EMSA összehasonlító vizsgálatot végzett a kikötőkbe befutó hajókra vonatkozóan a THETIS adatbázisban, a SafeSeaNet és a Lloyd's List Intelligence (kereskedelmi szolgáltató) rendszerében található adatok alapján. Ennek során az alábbiakat állapította meg:

⁷ A 801/2010/EU és 802/2010/EU rendeletek.

⁸ HL L 125., 2010.5.21., 2. o.

- a legtöbb tagállam 2011 első negyedében elkészült a THETIS–SafeSeaNet interfész kiépítésével. Ennek köszönhetően 2011 áprilisa után a THETIS és a SafeSeaNet közötti információcsere szinten minden tagállamban kiegyensúlyozottabban történik;
- Finnország 2011. június közepére építette ki a THETIS–SafeSeaNet interfészt;
- az Egyesült Királyság 2011 végéig nem készült el a kérdéses interfész kiépítésével, ezért az Egyesült Királyság által 2011-ben a THETIS-ben rögzített információk a kézzel bevitt adatokra korlátozódnak, és nem tükrözik a valós helyzetet.

5. AZ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK LEGFONTOSABB TERÜLETEI

E jelentés az alábbi kérdéseket mélyrehatóbban elemzi és értékeli.

5.1. A teljes körű ellenőrzésre vonatkozó uniós kötelezettség

A 2009/16/EK irányelv 5. cikke értelmében éves ellenőrzési kötelezettségének teljesítése érdekében valamennyi tagállamnak:

- a) ellenőriznie kell a kikötőbe vagy réveibe befutó minden I. prioritású hajót, és
- b) évente összesen legalább olyan számú ellenőrzést kell elvégeznie (az I. és II. prioritású hajókon), amennyi az Unióban és a Párizsi Memorandum régiójában évente összesen elvégzendő ellenőrzésekből való részesedése.

A nemzeti hatóságok által (a méltányos részesedés jegyében) elvégzendő ellenőrzések számát a Párizsi Memorandummal létrehozott átmeneti mechanizmus szerint állapítják meg. 2014. január 1-jét követően ez teljes egészében a THETIS információs rendszerben tárolt adatok alapján fog történni. Az I. melléklet 1. táblázata ismerteti a Párizsi Memorandumot aláíró államok részesedését a 2011-ben elvégzett ellenőrzésekből.

A THETIS-ben tárolt információkat figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az ellenőrzésre vonatkozó kötelezettséget összességében tiszteletben tartották.

5.2. Az éves ellenőrzési kötelezettség tagállamok általi teljesítése és a 2009/16/EK irányelv 6., 7. és 8. cikkének végrehajtása terén elért eredmények vizsgálata

A 2009/16/EK irányelv 5. cikke előírja az ellenőrzési kötelezettséget, míg a 6., 7. és 8. cikk meghatározza a tagállamok számára e kötelezettség betartásának módjait.

5.2.1 Az ellenőrzési kötelezettség és az I. prioritású hajók ellenőrzésének elmulasztása (6. cikk)

Az irányelv 6. cikkének rendelkezései azon tagállamokra vonatkoznak, amelyek elmulasztják az 5. cikk (2) bekezdésének a) pontjában előírt ellenőrzések teljesítését (a kikötőbe vagy révekbe befutó minden I. prioritású hajó ellenőrzését). Ebben az esetben a tagállam továbbra is teljesíti kötelezettségét, ha az elmulasztott ellenőrzések száma nem haladja meg:

- a) az I. prioritású, nagy kockázati profilú hajók összesített számának 5%-át, valamint

- b) a kikötőkbe és réveikbe befutó, más I. prioritású hajók összesített számának 10%-át.

2011-ben az érintett 22 EU-tagállamból⁹ 12 tagállam¹⁰ volt ebben a helyzetben. A 2. táblázat szemlélteti a 6. cikk hatálya alá tartozó tagállamok kötelezettségeit és az elvégzett ellenőrzések számát.

A Bizottság előzetesen megállapítja, hogy bár a teljes körű ellenőrzésre vonatkozó kötelezettséget teljesítették a tagállamok, néhányuk esetében még megoldásra vár több, a végrehajtáshoz kapcsolódó probléma. Az I. prioritású hajók ellenőrzésének elmulasztása helyenként komoly aggodalomra ad okot.

5.2.2 *A kikötőkbe befutó I. prioritású hajók összesített száma meghaladja a tagállamok ellenőrzési részesedését (a 7. cikk (1) bekezdése)*

Az irányelv 7. cikkének (1) bekezdése azon, úgynevezett „túlterhelt” tagállamokra vonatkozik, amelyeknél a kikötőkbe befutó I. prioritású hajók száma meghaladja azok ellenőrzési részesedését. 2011-ben 5 uniós tagállam¹¹ esetében lehetett ezt megállapítani. A cikk alapján a tagállam akkor teljesíti kötelezettségét, ha:

- a) legalább az ellenőrzési részesedésnek megfelelő számú ellenőrzést hajt végre az I. prioritású hajókon, továbbá
- b) a kikötőbe és réveibe befutó összes I. prioritású hajó 30%-ánál többnek az ellenőrzését nem mulasztja el.

A 3. táblázat mutatja a szóban forgó „túlterhelt” tagállamok kötelezettségeit és az elvégzett ellenőrzések számát. E tekintetben a Bizottság ismételten megállapítja, hogy több I. prioritású hajó esetében nem történt meg az ellenőrzés.

5.2.3 *A kikötőkbe befutó I. és II. prioritású hajók összesített száma nem éri el a tagállamok ellenőrzési részesedését (7. cikk (2) bekezdése)*

A 7. cikk (2) bekezdésének hatálya alá azok az „alulterhelt” tagállamok tartoznak, ahol a kikötőkbe befutó I. és II. prioritású hajók összesített száma kisebb, mint az ellenőrzési részesedés. 2011-ben 5 uniós tagállamra¹² volt ez igaz. Ebben az esetben a tagállam teljesíti kötelezettségét, amennyiben:

- a) elvégzi valamennyi I. prioritású hajó ellenőrzését, és
- b) elvégzi a II. prioritású hajók legalább 85%-ának ellenőrzését.

A 4. táblázat foglalja össze ezen „alulterhelt” tagállamok kötelezettségeit és az elvégzett ellenőrzések számát. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok teljesítették az I. prioritású hajók ellenőrzésére vonatkozó

⁹ A kötelezettségvállalás Horvátországra, Izlandra, Norvégiára és Oroszországra is vonatkozik.

¹⁰ Belgium, Bulgária, Ciprus, Finnország, Németország, Málta, Hollandia, Portugália, Románia, Szlovénia, Svédország és az Egyesült Királyság.

¹¹ Franciaország, Görögország, Írország, Olaszország és Spanyolország.

¹² Dánia, Észtország, Lettország, Litvánia és Lengyelország.

kötelezettségüket, és csaknem valamennyi tagállam elvégezte a II. prioritású hajók tekintetében előírt számú ellenőrzést.

Az I. prioritású hajók ellenőrzésének fent említett elmulasztása kapcsán a Bizottság és az EMSA a kérdéses tagállamokkal közösen, az új ellenőrzési rendszerhez való alkalmazkodás figyelembe vételével fogja megvizsgálni, hogy mi állhat a problémák hátterében. Minden tagállamnak teljesítenie kell a részére előírt ellenőrzések számát, ellenkező esetben a méltányos részesedés elve forog kockán.

5.2.4 Az ellenőrzések elhalasztása és a kivételes körülmények (8. cikk)

A 8. cikk (1) bekezdése alapján a tagállamok elhalaszthatják valamely, I. prioritású hajó ellenőrzését vagy a hajó ugyanazon tagállamba történő következő befutásáig (feltéve, hogy ez 15 napon belül esedékes és a hajó közben nem fut be az EU másik kikötőjébe), vagy lehetőség van az ellenőrzés más uniós kikötőben való elvégzésére (feltéve, hogy a hajó 15 napon belül befut és a kikötő szerinti állam előzetesen hozzájárult az ellenőrzés végrehajtásához).

2011-ben 18 tagállam által tett, összesen 190 erre irányuló kérelmet regisztráltak a THETIS információs rendszerben. Közülük 153 esetben (80,5%) egyezett bele a hajót fogadó tagállam az ellenőrzésbe, amelyet ezt követően el is végeztek.

Emellett a 8. cikk (2) bekezdése rendelkezik azokról a különleges körülményekről, amelyek fennállása igazolhatja az I. prioritású hajók ellenőrzésének elmulasztását. Ilyen kivételes körülménynek tekintendő, ha az illetékes hatóság megítélése szerint az ellenőrzés lefolytatása kockázattal járna az ellenőrök, a hajó, legénysége, a kikötő vagy a tengeri környezet biztonságára, vagy ha a hajó befutására csak az éjszaka folyamán kerül sor.

A THETIS-ben a Párizsi Memorandum részes felei által 2011-ben rögzített 1614 eset közül, amikor indokoltnak minősült az I. prioritású hajó ellenőrzésének kihagyása, 121 (7,5%) kötődött az esetleges kockázatokhoz, 582 (36%) volt a hajó éjszakai befutásával magyarázható, 799 (49,5%) alkalommal lehetett azt a révbe történő rövid befutási időre visszavezetni és 112 (7,0%) esetben „műszaki hiba” állt mögötte. A „műszaki hiba” lehetőségének bevezetésére a THETIS működésbe helyezésének kezdeti szakaszában került sor a rendszer bevezetéséhez kapcsolódó és/vagy más, nem megalapozott ok miatt fennálló problémákra vonatkozóan. Ezzel a lehetőséggel többé nem lehet élni.

5.3. Az elvégzett ellenőrzések száma és típusa

A 5. táblázat grafikusan ábrázolja a Párizsi Memorandum régióján belül a 2009–2011 közötti időszakban elvégzett ellenőrzések különböző típusainak (kezdeti, részletesebb és kiterjesztett) alakulását. A kiterjesztett ellenőrzések gyarapodó száma arra enged következtetni, hogy az új ellenőrzési rendszerben egyre több mélyreható ellenőrzésre kerül sor.

5.4. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzést végző ellenőrök száma az egyes tagállamokban

Az irányelv 4. cikke előírja a tagállamok számára, hogy a hajók ellenőrzésére megfelelő illetékes hatóságokat tartsanak fenn, melyekhez kellő számú képzett ellenőrt kell beosztaniuk. Az ellenőrök számát az egyes tagállamokban a 6. táblázat ismerteti. Az értékek eltérnek a

tagállamok között, mivel az ellenőri feladatkör nem mindenhol teljes munkaidős beosztás. A Bizottságnak összességében az a meglátása, hogy a tagállamokban elegendő számú ellenőr áll rendelkezésre az ellenőrzések elvégzésére.

5.5. A hozzáférés megtagadása

Az EU-tagállamok 2011 során 18 alkalommal hoztak a hozzáférés megtagadására irányuló intézkedést. A 18-ból 16 esetben többszöri visszatartás vezetett a kitiltáshoz, 1 esetben a hajó nem kereste fel a kijelölt hajójavító üzemet, további 1 esetben pedig visszatartási határozat miatt került sor a szóban forgó intézkedésre¹³.

5.6. A révekben történő ellenőrzés

A 2009/16/EK értelmében lehetőség van a hajók ellenőrzésére a kikötők joghatósága alá tartozó révekben. A melléklet 7. táblázata szolgáltat információt arra vonatkozóan, hogy 2011-ben mennyire sikerült végrehajtani ezt a rendelkezést. Aggodalomra ad okot, hogy egyre gyakoribb jelenség az I. prioritású hajók révekben történő ellenőrzésének elmaradása. E kérdést tisztázni kell a tagállamokkal.

5.7. A tagállamok által felvetett további problémák/kérdések

Az értékelés részeként a Bizottság egy kérdőívet juttatott el a tagállamokhoz, amelyekben felkérte a nemzeti hatóságokat, hogy mutassanak rá az irányelv hiányosságaira vagy azokra a területekre, ahol meglátásuk szerint tovább lehetne fejleszteni a jogszabályt. Néhány tagállam élt is e lehetőséggel.

A felmerült főbb pontok a következők:

- Kivételes körülmények fennállása esetén az irányelv engedélyezi az I. prioritású hajók ellenőrzésének elhalasztását; ugyanezt nem lehet megtenni a II. prioritású hajók vonatkozásában, itt nem kötelező az ellenőrzés elvégzése. Amennyiben azonban egy tagállam „alulterhelt”, az irányelv 7. cikkének (2) bekezdése értelmében kötelezővé válik a II. prioritású hajók ellenőrzésének teljesítése. Több tagállam is kérte a II. prioritású hajók kapcsán „kötelező” jelleggel elvégzendő ellenőrzések elhalasztásának lehetőségét.
- A 8. cikk (3) bekezdésének b) pontja alapján nem kell elmaradt ellenőrzésnek tekinteni, ha a hajó befutásának időtartama „túl rövid” ahhoz, hogy az ellenőrzést végre lehessen hajtani. A tagállamok ki szeretnék terjeszteni ezt a lehetőséget a kikötőkre is.
- A 2002/59/EK irányelv 15. cikkének megfelelően a tagállamok mentesíthetik a saját kikötőik közötti menetrend szerinti járatokat a hajókon szállított veszélyes vagy szennyező áruk bejelentésének követelménye alól; a tagállamok azt javasolják, hogy ezt a mentességet a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekre is terjesszék ki.
- A tagállamok jelezték, hogy a 2002/59/EK irányelv, valamint a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló 2009/20/EK irányelv

¹³ Az irányelv 21. cikkének (4) bekezdése.

követelményei nem képezik a THETIS-rendszer részét, és hogy ezt a továbbiakban figyelembe kellene venni.

- A tagállamok azt javasolják, hogy a THETIS információs rendszer figyelmeztesse az illetékes államot abban az esetben, ha egy hajó prioritása megváltozik a kikötőben való tartózkodása alatt, és álljon rendelkezésre türelmi idő annak érdekében, hogy az így elmulasztott ellenőrzés ne minősüljön elmaradt ellenőrzésnek.
- Az irányelv III. melléklete tartalmazza a hajó érkezésére vonatkozó értesítésben feltüntetendő információk listáját. A tagállamok azon a vélemények vannak, hogy az f) jelzésű követelményt, azaz „a Párizsi Memorandum régiójában történt utolsó kiterjesztett ellenőrzés időpontját” célszerű törölni, hiszen a THETIS már tartalmazza ezt az információt.

A Bizottság jelenleg a végrehajtás során felmerült problémákat és a tagállamok által kiemelt kérdéseket vizsgálja annak eldöntésére, hogy indokolt-e módosítani a 2009/16/EK irányelvet. A Bizottság (az EMSA-val közösen) elsősorban azt fogja megnézni, hogy ezek vajon a végrehajtás első évéhez köthető vagy magában a rendszerben rejlő statisztikai ellentmondások-e, valamint hogy minden évben ugyanazon tagállamok kapcsán jelennek-e meg.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

6.1. A végrehajtási intézkedések eredményessége

Az irányelv végrehajtása a befektetett energia mellett jelentős pénzügyi forrásokat követelt meg mind tagállami, mind uniós szinten. E munka gyümölcseként 2011 elejére nagy vonalakban megtörtént az irányelv végrehajtása. A Bizottság megítélése szerint lényegében helyes úton halad az irányelv végrehajtása. Bármely felmerült jogi, műszaki és operatív hiányosságot kellő időben kezelni fognak.

6.2. A tengerbiztonságra, a tengeri szállítás hatékonyságára és a környezetszennyezés megelőzésére gyakorolt hatások

Az új ellenőrzési rendszer az uniós kikötőkbe és révekbe befutó hajók teljes körű ellenőrzését teremti meg, továbbá fokozottan kockázatalapú rendszert alkalmaz a hajók ellenőrzésre való kiválasztása során, miközben a befutással kapcsolatos valós idejű adatok segítségével javítja az ellenőrizendő hajókra vonatkozó döntéshozatalt is.

Az uniós tagállamok összességében teljesítették ellenőrzési kötelezettségüket. Az előző évekhez képest 2011-ben csökkent a végrehajtandó ellenőrzések száma. Ennek eredményeképpen ugyanakkor javult az elvégzett ellenőrzések minősége, és ezek a követelményeket nem kielégítő hajókra irányultak. Más szóval a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre elkülönített forrásokat sikerült a minőségileg rosszabb hajókra összpontosítani, míg az ellenőrzések alaposabbak voltak.

6.3. Jövőbeni fejlesztések

A korábban említetteknek megfelelően a végrehajtás során feltárt problémák és a tagállamok által a Bizottsághoz eljuttatott információk alapján a Bizottság jelenleg azt vizsgálja, hogy szükség van-e az irányelv módosítására.

Az elkövetkezendő években a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó uniós rendszer várhatóan igazodni fog azokhoz az új követelményekhez, melyek többek között a jövőben hatályba lépő és a 2009/16/EK irányelv céljai szempontjából meghatározó fontosságúvá váló nemzetközi megállapodások nyomán születhetnek meg.

A 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény és a hozzá kapcsolódó 2009/13/EK irányelv¹⁴ közelgő hatálybalépését segítenie kell a THETIS információs rendszernek. A 2009/16/EK irányelv módosítására vonatkozó bizottsági javaslatot¹⁵ most vitatja meg az Európai Parlament és a Tanács.

Ráadásul a Nemzetközi Tengeri Szervezet által 2004-ben elfogadott, a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény hatálybalépésével a végrehajtás a 2009/16/EK irányelv, illetve a THETIS-rendszer keretében megy majd végbe.

¹⁴ HL L 124., 2009.5.20., 30. o.

¹⁵ COM(2012) 129, 2012.3.23.

Melléklet

A jelentésben említett táblázatok*

Mivel az irányelv a Párizsi Memorandum régiójára utal, a táblázatokban indokolt feltüntetni a nem EU-tagállamokra vonatkozó adatokat is.

1. táblázat: A Párizsi Memorandum tagállamainak ellenőrzési kötelezettségei

	A THETIS-	A THETIS	2011. évi arány	Az 5. cikk (2)
Belgium	23233	5255	6,30%	1168
Bulgária	2909	1277	1,69%	313
Kanada	913	872	3,48%	645
Horvátország	1927	624	1,10%	203
Ciprus	2410	800	1,20%	223
Dánia	8387	2053	3,18%	588
Észtország	5096	1507	1,77%	328
Finnország	12727	1170	1,75%	324
Franciaország	27654	5447	7,04%	1305
Németország	27503	4941	6,35%	1177
Görögország	20314	3295	3,18%	590
Izland	1935	322	0,31%	58
Írország	9528	1139	1,45%	268
Olaszország	31810	5049	6,49%	1203
Lettország	7149	1965	2,32%	430
Litvánia	4080	1605	1,87%	347
Málta	2607	819	1,80%	333
Hollandia	42686	7235	8,24%	1527
Norvégia	14391	1514	3,08%	570
Lengyelország	11034	2380	2,86%	531
Portugália	3683	1536	3,10%	574
Románia	4087	1703	2,32%	430
Oroszország	16728	3403	3,34%	618
Szlovénia	1417	612	0,88%	163
Spanyolország	31865	6234	10,58%	1960
Svédország	24680	2567	3,28%	608
Egyesült	4266	2231	11,04%	2046
Összesen	345019	67555	100%	18530

*(A táblázatokban feltüntetett összes adat forrása az EMSA)

2. táblázat: A 2009/16/EK irányelv 6. cikke szerinti kötelezettségek és ellenőrzések száma

	2011. évi kötelezettségek	I. prioritású hajók befutásai	Ellenőrzött I. prioritású hajók	II. prioritású hajók befutásai	Ellenőrzött II. prioritású hajók	Ellenőrzött I. és II. prioritású hajók
Belgium	1168	521	475	1082	496	971
Bulgária	313	290	273	310	255	528
Ciprus	223	207	52	232	73	125
Finnország	324	94	78	527	238	316
Németország	1177	559	517	964	887	1404
Izland	58	22	19	55	43	62
Málta	333	194	185	303	45	230
Hollandia	1527	1456	1026	1964	557	1583
Norvégia	570	374	234	811	360	594
Portugália	574	263	239	397	206	445
Románia	430	374	339	467	437	776
Szlovénia	163	98	97	149	143	240
Svédország	608	166	130	650	226	356
Egyesült Királyság	2046	1634	765	1773	776	1541
Összesen	9514	6252	4429	9684	4742	9171

3. táblázat: A 2009/16/EK irányelv 7. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségek és ellenőrzések

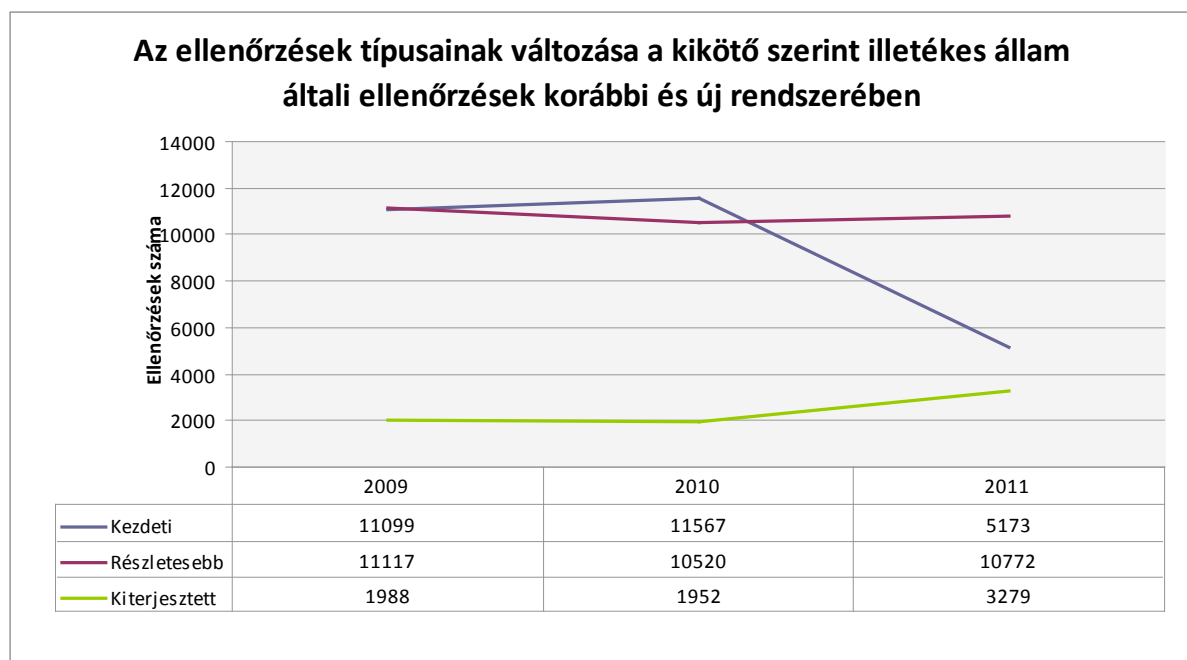
	2011. évi kötelezettségek	I. prioritású hajók befutásai	Ellenőrzött I. prioritású hajók	II. prioritású hajók befutásai	Ellenőrzött II. prioritású hajók	Ellenőrzött I. és II. prioritású hajók
Franciaország	1305	1314	492	2300	733	1225
Görögország	590	1469	656	2836	334	990
Írország	268	562	81	475	153	234
Olaszország	1203	1464	1084	3440	622	1706

Spanyolország	1960	2513	1216	3537	511	1727
Összesen	5326	7322	3529	12588	2353	5882

4. táblázat: A 2009/16/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti kötelezettségek és ellenőrzések

	2011. évi kötelezettségek	I. prioritású befutás	Ellenőrzött I. prioritású befutás	II. prioritású befutás	Ellenőrzött II. prioritású befutás	Ellenőrzött I. és II. prioritású befutás
Dánia	588	196	173	320	209	382
Észtország	328	68	65	134	120	185
Lettország	430	71	66	187	180	246
Litvánia	347	66	62	125	120	182
Lengyelország	531	156	139	324	293	432
Összesen	2224	557	505	1090	713	1427

5. táblázat: A Párizsi Memorandum régióján belüli ellenőrzések fő tendenciája és típusainak változása



6. táblázat: A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzést végző ellenőrök száma tagállamonként

	Ellenőrök száma
Belgium	9
Bulgária	14
Ciprus	11
Dánia	27
Észtország	9
Finnország	23
Franciaország	84
Németország	40
Görögország	51
Izland	2
Írország	22
Olaszország	111
Lettország	9
Litvánia	12
Málta	3
Hollandia	29
Norvégia	79
Lengyelország	16
Portugália	11
Románia	13
Szlovénia	4
Spanyolország	96
Svédország	44
Egyesült Királyság	113
Összesen	832

7. táblázat: Révekbe történő befutások és ellenőrzések

	Összes befutás	Révekbe történő befutások	Révekben történő ellenőrzések	I. prioritású hajók révekbe történő befutásai	I. prioritású hajók révekben történő ellenőrzései	I. prioritású hajók révekben történő visszatartásai
Belgium	18649	-		-	-	-
Bulgária	2633	283	62	18	13	-
Ciprus	2304	147	3	25	-	
Dánia	8920	1	1	1	1	-
Észtország	3754	-		-	-	-
Finnország	18229	17	1	1	-	-
Franciaország	29204	148	10	14	-	-
Németország	23330	-		-	-	-
Görögország	18080	2446	210	294	47	-
Izland	1567	3		-	-	-
Írország	7450	5		-	-	-
Olaszország	73290	15541	421	5682	53	-
Lettország	5318	-		-	-	-
Litvánia	3439	22		-	-	-
Málta	2942	-		-	-	-
Hollandia	47686	382	17	26	2	-
Norvégia	14201	130	82	12	11	-
Lengyelország	8570	294	23	3	1	-
Portugália	3189	7	4	3	1	-
Románia	3886	829	113	15	4	-
Szlovénia	1248	22	11	-	-	-
Spanyolország	38490	1916	113	363	29	1

Svédország	30168	2		-	-	-
Egyesült Királyság	3851	245	36	182	13	-